

ESTUDIOS

LAS POLÍTICAS EUROPEAS SOBRE TRANSPORTE. EQUILIBRIO ENTRE SOSTENIBILIDAD Y COMPETENCIA

MARÍA JOSÉ ESTRADA MARGARETO

INCLUYE LIBRO
ELECTRÓNICO

III ARANZADI

© María José Estrada Margareto, 2025
© ARANZADI LA LEY, S.A.U.

ARANZADI LA LEY, S.A.U.

C/ Collado Mediano, 9
28231 Las Rozas (Madrid)
www.aranzadilaley.es

Atención al cliente: <https://areacliente.aranzadilaley.es/publicaciones>

El presente trabajo se encuentra vinculado a los siguientes proyectos de investigación:

«De la economía colaborativa al turismo sostenible: Nuevos retos del turismo canario» (PROID2020010045), financiado por la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información (ACIISI), de la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias.

IP: Dra. Inmaculada González Cabrera

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

«Respuesta de las empresas turísticas ante la reordenación del sector: entre la crisis y el plan Next Generation EU» (S2023/02_4 RCT), subvención directa nominativa a la Fundación Canaria Parque Científico Tecnológico de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (FCPCT-ULPGC) para el impulso de la investigación, el desarrollo y la innovación. Proyecto cofinanciado por el Cabildo de Gran Canaria y la Comunidad Autónoma de Canarias a través de FDCAN.

IP: Dra. Inmaculada González Cabrera

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Primera edición: 2025

Depósito Legal: M-10455-2025

ISBN versión impresa con complemento electrónico: 978-84-1163-581-3

ISBN versión electrónica: 978-84-1163-580-6

Diseño, Preimpresión e Impresión: ARANZADI LA LEY, S.A.U.

Printed in Spain

© ARANZADI LA LEY, S.A.U. Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, ARANZADI LA LEY, S.A.U., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Dirijase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no asumirán ningún tipo de responsabilidad que pueda derivarse frente a terceros como consecuencia de la utilización total o parcial de cualquier modo y en cualquier medio o formato de esta publicación (reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación pública, transformación, publicación, reutilización, etc.) que no haya sido expresa y previamente autorizada.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

ARANZADI LA LEY no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, ARANZADI LA LEY se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

ARANZADI LA LEY queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

ARANZADI LA LEY se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de ARANZADI LA LEY, S.A.U., es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

Índice General

	<i>Página</i>
PRÓLOGO	13
ABREVIATURAS.....	17
I. PREÁMBULO	21
CAPÍTULO I	
LA ESTRATEGIA EUROPEA PARA UN TRANSPORTE COMPETITIVO Y SOSTENIBLE	25
I. Introducción	25
II. La competitividad y la sostenibilidad en el transporte de la Unión Europea en el marco del derecho de la competencia.	31
1. <i>El mercado único europeo y su vinculación con la competi- tividad y la sostenibilidad.</i>	<i>31</i>
2. <i>La perspectiva del Derecho de la competencia a la luz del mer- cado único europeo</i>	<i>38</i>
2.1. <i>Introducción.</i>	<i>38</i>
2.2. <i>Los principios del Derecho de la competencia.</i>	<i>42</i>
3. <i>A modo de recapitulación.</i>	<i>55</i>
III. La posición de la Unión Europea y de los estados miem- bros en la estrategia europea del transporte	57
1. <i>Preámbulo</i>	<i>57</i>
2. <i>Las atribuciones competenciales de los actos vinculantes en el Derecho del transporte de la Unión Europea y en el Derecho de la competencia europeo</i>	<i>60</i>
2.1. <i>Apuntes previos</i>	<i>60</i>

2.2.	La atribución de la competencia legislativa en las materias comprendidas en la estrategia europea para un transporte competitivo y sostenible	64
2.3.	La competencia legislativa europea en materia de Derecho de la competencia	73
2.4.	La participación de los Estados miembros en el Derecho de la competencia	76
2.5.	El TJUE como intérprete y garante del cumplimiento del ordenamiento jurídico de la UE	80
3.	<i>La obligada coherencia y equilibrio entre la Estrategia para el transporte y el Derecho de la competencia</i>	84
4.	<i>Pareceres provisionales</i>	91

CAPÍTULO II

LA ESTRATEGIA EUROPEA DEL TRANSPORTE A LA LUZ DEL MARCO NORMATIVO DE LA COMPETITIVIDAD Y DE LA SOSTENIBILIDAD 95

I. La competitividad y el derecho de la competencia en el transporte 95

1. *Aplicación del Reglamento (UE) n.º 2021/690 y otras resoluciones de las instituciones europeas al sector del transporte en materia de competitividad* 100

2. *Apuntes sobre la competitividad en el transporte en las Regiones Ultraperiféricas* 108

II. Las políticas europeas de sostenibilidad en el transporte . . 110

1. *El Pacto Verde Europeo y la normativa europea de sostenibilidad en el sector del transporte* 110

1.1. Economía y financiación 116

1.2. Descarbonización y políticas energéticas 123

2. *Estrategia del transporte* 124

CAPÍTULO III

LAS INICIATIVAS DE LA ESTRATEGIA EUROPEA DEL TRANSPORTE COMPETITIVO Y SOSTENIBLE. ESTUDIO DE SU COMPATIBILIDAD CON EL DERECHO DE LA COMPETENCIA

	127
I. Exordio	128
1. <i>Los Libros Blancos del transporte europeo como pilar de la estrategia europea del transporte competitivo y sostenible</i>	130
2. <i>La Estrategia para una movilidad inteligente y sostenible</i>	135
II. Medidas previas de acción	140
1. <i>Las deficiencias de las infraestructuras, el aumento de la movilidad y la cohesión social europea</i>	141
2. <i>La sostenibilidad medioambiental y la problemática energética en el sector del transporte</i>	149
III. Los objetivos de la EETCS	156
IV. Las estrategias fijadas	160
1. <i>El reto de la movilidad sostenible y cero emisiones</i>	160
1.1. <i>La eficiencia energética cero emisiones</i>	163
1.1.1. <i>El Plan REPowerEU</i>	165
1.1.2. <i>Apuntes sobre el Régimen de comercio de derechos de emisión en el transporte europeo</i>	172
1.2. <i>Apuntes sobre la incidencia de la problemática energética en los consumidores</i>	176
2. <i>La propuesta de la multimodalidad en el transporte europeo</i>	180
2.1. <i>Medidas previstas para el transporte de distancias medias</i>	182
2.1.1. <i>Impacto de la medida en los competidores del mercado de movilidad de distancias medias</i>	187

	<i>Página</i>
2.1.2. Impacto de la medida en los consumidores y usuarios	200
2.2. La estrategia del transporte para las distancias largas	207
2.3. La movilidad en las distancias urbanas dentro de la estrategia del transporte	213
3. <i>La creación de un Espacio único europeo de transporte eficiente e integrado</i>	217
4. <i>La reconversión de las infraestructuras del transporte</i>	223
4.1. Las infraestructuras como puente de cohesión social y de crecimiento económico.....	225
4.2. La estructura multimodal de la red transeuropea de transporte con arreglo a la transición y a la eficiencia energética	228
4.3. La financiación, la tarificación y la fiscalidad de las actuaciones en las infraestructuras de transporte	236
5. <i>Los incentivos para fomentar la movilidad cero emisiones</i> ...	256
V. La unidad de acción por todos los estados miembros y la UE	264
VI. Otras iniciativas planteadas	269
VII. El transporte europeo desde la perspectiva global	273
ANEXOS	277
Anexo I. El transporte sostenible y su vinculación con los ODS	278
Anexo II. Gráfico de emisiones del transporte en la UE. ...	279
BIBLIOGRAFÍA	281
RECURSOS ELECTRÓNICOS	293
OTROS DOCUMENTOS CITADOS	299

La estrategia europea del transporte a la luz del marco normativo de la competitividad y de la sostenibilidad

SUMARIO: I. LA COMPETITIVIDAD Y EL DERECHO DE LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE. 1. *Aplicación del Reglamento (UE) n.º 2021/690 y otras resoluciones de las instituciones europeas al sector del transporte en materia de competitividad.* 2. *Apuntes sobre la competitividad en el transporte en las Regiones Ultraperiféricas.* II. LAS POLÍTICAS EUROPEAS DE SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE. 1. *El Pacto Verde Europeo y la normativa europea de sostenibilidad en el sector del transporte.* 1.1. *Economía y financiación.* 1.2. *Descarbonización y políticas energéticas.* 2. *Estrategia del transporte.*

I. LA COMPETITIVIDAD Y EL DERECHO DE LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE

Una vez fijado el contexto y el marco competencial desde el prisma europeo del que nacen la normativa, las políticas y las acciones propuestas en el sector del transporte para el fomento de la competitividad y la sostenibilidad, procede examinar con detalle el contenido material de estos parámetros de competitividad y de sostenibilidad para, con posterioridad, analizar su aplicación a la EETCS.

De lo expuesto hasta ahora resulta el evidente nexo que existe entre la sostenibilidad y la competitividad y el mercado único europeo, así como la debida aplicación de estos en el sector del transporte, entendido como uno de los sectores estratégicos de este mercado.

La importancia que, por un lado, tiene el impulso de la competitividad y, por otro lado, la implantación de la sostenibilidad en el sector del transporte, hacen necesario el estudio particularizado de ambas iniciativas ante su necesaria combinación para llegar al deseado resultado de un transporte europeo competitivo y, a su vez, sostenible.

Por ello, en primer lugar, se procederá a delimitar este requisito de competitividad y sus similitudes y diferencias con el término de competencia. A su vez, se analizarán las propuestas de iniciativas y de acciones que combinan esa competitividad con la sostenibilidad, siguiendo la senda marcada por las instituciones europeas.

Estas medidas deben recoger la situación real y los requisitos distintivos y diferenciadores que adolecen los diferentes medios de transporte, terrestres, marítimos y aéreos, a los efectos de promover la competitividad deseada a nivel europeo. Por ello, se realizan diferentes propuestas y actuaciones para cada uno de estos medios de transporte, atendiendo a sus particularidades actuales y futuras.

En segundo lugar, se abordará el estudio de la normativa y de las políticas europeas e internacionales en materia de sostenibilidad aplicables en el mercado único europeo y, concretamente, en el transporte y en la EETCS.

La citada EETCS supone un cambio disruptivo del sector del transporte tal y como se encontraba configurado en el marco del mercado único europeo. La implantación de las nuevas medidas y acciones dirigidas a fomentar esa competitividad y sostenibilidad conllevan la reestructuración de este sector desde diversos puntos de actuación, resaltando los acometidos en los ámbitos técnico, jurídico y organizativo. Esta multidisciplinariedad de acciones supone una dificultad añadida, ya que los programas de acción para el impulso del progreso y el desarrollo este mercado único y del sector del transporte, tanto a corto como a medio y a largo plazo, deben estar acompañados y en sintonía, ya que ambos se encuentran intrínsecamente vinculados como se ha expuesto *supra*.

En el mismo escenario e íntimamente relacionado con esta propuesta de actuación, el régimen normativo impulsor de la competencia europea se enfrenta a una reforma sin precedentes. Esta renovación normativa se realiza a los efectos de amparar las novedosas iniciativas de la EETCS en el marco de las finalidades de progreso y de desarrollo del mercado único europeo, el cual requiere necesariamente la implantación de las precisas medidas de sostenibilidad y de la mentada competitividad.

Esta renovación normativa transversal conlleva un reto jurídico novedoso y disruptivo que hace que nos encontremos en un momento histórico en el marco regulador europeo. La labor de creación y adaptación normativa a la consecución de los objetivos de progreso y desarrollo en los sectores estratégicos del mercado único europeo se basa, según el Reglamento (UE) n.º 2021/690, en el fomento de la competitividad empresarial, en la implantación de las medidas para asegurar la sostenibilidad medioambiental, económica y social europea y, a su vez, en garantizar la protección de los consumidores y usuarios en el mercado único europeo¹.

Para poder realizar una adecuada interpretación y aplicación de la normativa y de las medidas promovidas en materia de competitividad, así como de la normativa existente y propuesta, se impone comenzar analizando cuáles serán las líneas de actuación en materia de competitividad empresarial establecidas por las instituciones europeas. Para ello, especialmente, se abordarán las recogidas en el Reglamento (UE) n.º 2021/690 y en otras resoluciones dictadas por las instituciones europeas directamente aplicables al mercado único europeo y al sector del transporte, y cómo estas incidirán en este sector.

Debe partirse de la definición y delimitación de las líneas conceptuales de los términos de competitividad y de competencia ya que, a pesar de gozar de una nomenclatura similar, su contenido responde a diferentes finalidades.

Según la Real Academia Española de la Lengua (en adelante RAE) la competitividad hace referencia a la «*capacidad para competir*» o a la «*rivalidad para la consecución de un fin*». Por otro lado, utilizando también como instrumento la RAE para garantizar el uso de una fuente oficial y la unidad de criterio, se define la competencia como la «*situación de empresas que rivalizan en un mercado ofreciendo o demandando un mismo producto o servicio*».

De este concepto de competitividad se puede entender que esa «capacidad» se identifica como la aptitud adecuada o idónea dirigida a la acción de competir. Es en esa capacidad o aptitud donde las medidas propuestas de sostenibilidad, innovación, calidad, eficiencia y progreso encuentran su causa o razón de ser. Debe dotarse al sector del transporte de esas cualidades imprescindibles para configurarse con esa aptitud idónea para competir dentro del mercado único europeo y global. Por ello, la competitividad puede quedar enmarcada en las mejoras de las dotaciones y las cualidades que se deben implementar en el sector del transporte para hacerlo idóneo

1. Tal y como se deduce de los considerandos 3 y 8 del Reglamento (UE) 2021/690 expuestos *supra*.

y apto dentro del mercado, y que se encuentran recogidas en la normativa, las políticas y las iniciativas que componen la EETCS.

Ahora bien, esta implementación de la competitividad a través de estas medidas en ningún caso puede conllevar la vulneración de las reglas en materia de competencia entre las diferentes empresas del sector dentro del mercado único europeo.

Procede traer en este punto la definición vista *supra* de la competencia por la RAE. Debe destacarse que comienza la definición con el término «situación» y, por ello, se enmarca este concepto en el contexto en el que se producirá la pugna entre las empresas que ofrecen o demandan un mismo producto o servicio. La competencia, en consecuencia, debe delimitarse y concretarse en el escenario en el que se producirá ese devenir de ofertas y demandas; escenario que, en todo caso, deberá estar amparado por la debida aplicación de las normas de defensa de la competencia que garanticen la aplicación de las reglas del juego en el que se desenvolverá la oferta y la demanda en el mercado único europeo regido, recordemos, por una economía social de mercado.

Es en esta concurrencia interempresarial en el mercado único europeo donde los principios constitutivos de la UE en materia de competencia deben ser respetados y aplicados, así como también, será el escenario donde la nueva normativa de la competencia se aplique produciendo los efectos deseados.

Asimismo, procede aludir a las definiciones doctrinales para la delimitación de estos dos conceptos, competitividad y competencia. Por su parte, la competitividad de una empresa se define como:

«[L]a capacidad que tiene, adquiere o desarrolla para asignar sus recursos y activos específicos y desplegar sus actividades en distintos mercados donde compite con otras empresas rivales, y de esta forma, obtener beneficios suficientes y mantener o aumentar su participación en los negocios donde interviene»².

Por otro lado, puede definirse la competencia como:

Aquella «situación en la que se encuentran actual o potencialmente dos o más empresarios que, operando en el mismo ámbito del mercado, ofrecen bienes o servicios susceptibles de satisfacer, incluso con medios (bienes o servicios) diferentes, la misma

2. HUERTA ARRIBAS, E. (1991), «La Competitividad de las empresas y la Política de Defensa de la Competencia» en *Ekonomiaz: Revista vasca de economía, Política de la competencia y competitividad*, Núm. 21, p. 58.

necesidad, y que se encuentran en una situación de conflicto de interés frente a la clientela»³.

Véase que, desde la perspectiva doctrinal, también se identifica la competitividad con la mencionada «capacidad» de la empresa interviniente en el mercado, y la competencia con la antedicha «situación» en la que las empresas desarrollan su ejercicio de comercio y empresa dentro del mismo mercado.

Ambos conceptos de competitividad y competencia confluyen en torno al concepto de mercado, en este caso, el mercado único europeo en el que las empresas dotadas de la aptitud idónea y el resto de los partícipes del mercado ofrecen y demandan productos y servicios, bajo unas reglas que garantizan la competencia con arreglo a unos principios jurídicos recogidos en los Tratados constitutivos de la UE y analizados *supra*.

Estos conceptos reflejan claramente como la competitividad que se pretende instaurar en el sector del transporte europeo debe conjugarse con las reglas de competencia del mercado, ya que será en este escenario en el que van a operar las empresas prestadoras del servicio de movilidad y de transporte europeo. Por lo tanto, las medidas propuestas para conseguir un transporte europeo competitivo, mediante la mejora de las aptitudes y de los caracteres del sector del transporte para fomentar e impulsar su posicionamiento líder en Europa y en el ámbito internacional, se enmarcan en el campo regulatorio del Derecho de la competencia inherente al mercado único europeo. Como resultado, los objetivos de competitividad y de competencia deberán discurrir *pari passu* en el camino hacia la transformación del sector del transporte europeo.

De todo ello resulta que, además de ese impulso imprescindible adoptando las medidas, las estrategias y la normativa apropiada para fomentar la competitividad del transporte, exista un control que garantice su correcta y efectiva aplicación. Asimismo, dicha normativa y elementos complementarios no pueden vulnerar la nueva normativa reguladora del Derecho de la competencia y sus principios aplicables.

En consecuencia, no solo deben adoptarse normas, políticas, estrategias o medidas concretas para conseguir un transporte competitivo de forma aislada e independiente, sino que el marco regulatorio del Derecho de la competencia también será el referente sobre el que construir la EETCS, sin

3. BROSETA PONT, M. Y MARTÍNEZ SANZ, F. (2018), ob. cit., p. 165.

perjuicio de la necesaria adaptación de este ámbito normativo a las necesidades requeridas en el sector objeto de reconversión⁴.

Estas novedades se reflejarán en esta obra mediante la exposición y el desarrollo de las diferentes acciones, resoluciones y normativa de fomento de la competitividad en el sector del transporte, a las que se acompañará su comparativa con las recientes adaptaciones que las instituciones europeas han dictado en materia de Derecho de la competencia, precisamente, para permitir la conjugación de la competitividad en el mercado único europeo y la protección de la normativa de la competencia ante la situación disruptiva y de cambios que se está experimentando en el mercado único europeo, especialmente, en materia de sostenibilidad.

Estas adaptaciones particulares que fomenten la competitividad en ambos campos jurídicos pueden ser legítimas y lícitas, siempre y cuando se garantice la seguridad jurídica y el respeto a los principios inspiradores y constitutivos de las normas reguladoras de la competencia aplicables en el desarrollo y la evolución en el mercado del transporte.

La compatibilidad y la coherencia de las medidas de competitividad y las propias del Derecho de la competencia posibilitarán que se alcance el ansiado progreso del sector del transporte dentro del mercado único europeo, pero a su vez, garantizando el respeto a los principios reguladores de la competencia y a la seguridad jurídica. Con ello se permitirá que la implantación de estas medidas otorgue un estatuto en régimen de igualdad para todas las empresas afectadas, para la universalidad de los medios de transporte y, sobre todo, para los consumidores y usuarios como destinatarios finales del transporte competitivo al que se aspira dentro del mercado único europeo.

1. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (UE) N.º 2021/690 Y OTRAS RESOLUCIONES DE LAS INSTITUCIONES EUROPEAS AL SECTOR DEL TRANSPORTE EN MATERIA DE COMPETITIVIDAD

El programa de acción creado para el mercado único europeo y recogido en el Reglamento (UE) n.º 2021/690, cuya aplicación se prevé para el período temporal comprendido desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre

4. A tal efecto, procede aludir a la Estrategia Europea de Datos contenida en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las regiones, de 19 de febrero de 2020, en cuya nota al pie número 16 alude a que «[e]n Alemania, por ejemplo, se está debatiendo sobre la adaptación de las normas en materia de competencia para que estén mejor preparadas de cara a la economía de los datos. Véase también el informe de la Comisión sobre política de competencia en la era digital ("Competition policy for the digital era")».

de 2027, pasa necesariamente por el fomento de la competitividad de las empresas que intervienen en el mercado único europeo. Los sectores estratégicos de este mercado, entre los que destaca el sector del transporte, serán el campo de actuación en el que las líneas recogidas en este programa desplieguen sus principales efectos.

Este impulso de la competitividad se basa, según el considerando 9 del Reglamento (UE) n.º 2021/690, en la aplicación de los principios de equidad, de transparencia y de confianza mutua. Estos principios no solo favorecen el éxito de la iniciativa de la competitividad empresarial, sino que, además, fomentan la competencia y coadyuvan a la protección de los consumidores y usuarios en el mercado. En consecuencia, las iniciativas que deben adoptarse dentro del marco de este programa deben eliminar las barreras discriminatorias, desproporcionadas e injustificadas, favoreciendo la implantación en estos sectores estratégicos de la innovación tecnológica, de servicios, de perspectiva social y económica e incluso la innovación que no recaiga en la propia tecnología, según se recoge en dicho considerando.

Siguiendo estos mandatos se refleja la necesidad de erradicar cualquier medida que implique discriminaciones injustificadas, en aplicación del principio de igualdad real. Igualmente, se impone el requerimiento de eliminar las medidas que conlleven el efecto de desigualdad ante la observancia del principio de igualdad formal expuesto *supra*.

En este sentido también debe recordarse la Comunicación de la Comisión «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030». En esta se fijan las líneas de actuación que deben llevarse a cabo si se desea mejorar la competitividad en el seno del mercado único europeo, promoviendo la igualdad de oportunidades para todos en aplicación de su máxima «no dejar a nadie atrás»⁵. Tal es así, que identifica como una prioridad para este mercado garantizar la igualdad de condiciones de su desarrollo, prioridad que deberá, por lo tanto, estar presente en la totalidad de las iniciativas que se planteen desde las instituciones europeas en la EETCS⁶.

En aplicación de lo expuesto, el impulso de esta competitividad en el sector del transporte europeo debe ser universal e impactar en la totalidad de este sector con base en el mentado principio de igualdad y de equidad, por lo que, en consecuencia, debe incluir obligatoriamente entre sus iniciativas de progreso a todos los medios de transporte. En caso contrario, este

5. Vid. Apartado II titulado «*Impulsar la competitividad más allá de 2030*» de la Comunicación de la Comisión «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030».

6. Vid. Apartado 1 titulado «*Un mercado único que funcione*» de la Comunicación de la Comisión «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030».

transporte europeo desde una perspectiva genérica no gozaría de una competitividad plena, lo que podría derivar en lagunas de progreso, de eficiencia, de calidad y de sostenibilidad, con los perjuicios que ello supondría dentro y fuera del mercado único europeo.

Las propuestas de eliminación de las barreras propiciadas por la desigualdad real y formal mencionada chocan, precisamente, con las iniciativas por las que se pretenden eliminar del mercado los vuelos que puedan ser sustituidos por el transporte de ferrocarril de alta velocidad en estos trayectos realizables en dos horas y media basándose, entre otras alegaciones, en el fomento de la sostenibilidad⁷.

Hechos como el expuesto y que serán objeto de análisis *infra*, pueden implicar vulneraciones de los principios más elementales del Derecho de la competencia europeo analizados anteriormente, así como afectar a la universalidad de la competitividad en todos los ámbitos del sector del transporte entendido como uno de los pilares de la EETCS.

Igualmente, estas medidas son contrarias a las líneas pretendidas según los mandatos reflejados en el Reglamento (UE) n.º 2021/690⁸, así como tampoco concuerdan con sus objetivos específicos de progreso concretados en el artículo 1.2 de dicho Reglamento.

Por ello, el impulso de la competitividad que se desea aplicar al sector del transporte europeo, en todo caso, debe compaginarse con el respeto a las reglas y a los principios fundacionales de la UE, especialmente, las referidas al Derecho de la competencia dentro de dicho mercado único. A su vez, también deberá ajustarse a las líneas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 2021/690, ya que solo mediante el cumplimiento de esta normativa se puede aspirar a un mercado que garantice los principios de libertad de empresa y de libre competencia, basados en el principio de igualdad en la

-
7. En el caso de España, todavía no se ha materializado esta medida de prohibición de vuelos que recorran menos de 500 kilómetros. Sin embargo, se planea su adopción al incluir en el Plan de Acción de la Agenda del Cambio Climático la prohibición de vuelos en los que exista una alternativa ferroviaria de menos de dos horas y media de duración. Información disponible en el siguiente enlace <https://noticiasconsumo.com/economia/vuelos-nacionales-gobierno/11841/> Última visita el 18 de febrero de 2025. *Vid.* Oficina Nacional de Prospectiva y Estrategia del Gobierno de España (Coord.), (2021), *España 2050. Fundamentos y propuestas para una Estrategia Nacional de Largo Plazo*, Madrid, Ministerio de la Presidencia.
 8. Recordemos que la EETCS aspira a tener unos efectos universales, para así evitar las lagunas que puedan menoscabar la efectividad de la Estrategia planteada, como se analizará detalladamente *infra* al analizar las resoluciones dictadas al efecto por las instituciones europeas.

promoción y en el desarrollo universal de los distintos medios de transporte, sin olvidar la defensa de la lealtad competencial. A través del respeto y el acatamiento de estos principios de la normativa de competencia europea se garantiza la solvencia y la solidez de la competitividad proyectada por el Reglamento (UE) n.º 2021/690 y, al mismo tiempo, el progreso en la sostenibilidad en este sector.

La competitividad ansiada se extiende de forma concreta y particularizada sobre cada uno de estos medios para garantizar así que la proyección europea del transporte competitivo sea global, sin que sea admisible, desde el prisma regulatorio de la competencia, que las medidas que fomenten un determinado medio de transporte se olviden de dar el mismo impulso al resto de medios de transporte existentes.

En este sentido, como se abordará en este trabajo, no debe ser admisible que el fomento de un medio de transporte se realice a costa de suprimir, reducir o marginar a los otros medios, ya que se infringiría el Derecho de la competencia europeo, especialmente, el principio de libertad de empresa y de libre competencia conforme al principio de igualdad en su faceta de prohibición de discriminación injustificada. El propio Reglamento (UE) n.º 2021/690 recoge en su artículo 3.1.a como uno de sus objetivos generales la mejora del funcionamiento del mercado único europeo, con su incidencia en la protección de los consumidores y usuarios, a través de la garantía de cumplir con la normativa europea y facilitar el acceso a este mercado europeo.

En efecto, una de las premisas establecidas por el Derecho de la competencia europeo es garantizar el acceso al mercado liberalizado por las empresas, favoreciendo el juego de la oferta y la demanda con la inclusión de diferentes competidores. En este sentido, y sin perjuicio de la problemática particular en materia de liberalización que adolece cada medio de transporte, actuaciones como el estrechamiento de márgenes por la empresa que ostenta una posición dominante en el mercado o actuaciones que impliquen esas restricciones de acceso vulneran los principios de libertad de empresa y de libre competencia en plena igualdad, especialmente, en el marco del artículo 102 del TFUE regulador del abuso de posición dominante⁹.

9. Según la STJUE, de 14 de octubre de 2010, Asunto C-280/08 P, Deutsche Telekom AG, ECLI:UE:C:2010:603: «El criterio, que se ajusta al principio de seguridad jurídica, consiste en examinar si las prácticas tarifarias aplicadas por la empresa dominante pueden provocar la expulsión del mercado (o impedir el acceso) a un operador económico igual de eficiente que ella basándose únicamente en los costes y en las tarifas de ésta». En FERNÁNDEZ TORRES, I.

Por ello, las medidas que restringen, suprimen o limitan el acceso o la permanencia de determinadas empresas para ofrecer el servicio de movilidad chocan con los objetivos generales del mercado único europeo deseado para el corto, el medio y el largo plazo, el cual debe garantizar el correcto e imprescindible acceso al mercado del transporte por diferentes competidores. Esta premisa tiene plena aplicación en las medidas recogidas en la EETCS y se traerá a colación en el estudio de las iniciativas en las que se limita e incluso se prohíbe el acceso al mercado de movilidad a determinados operadores, atendiendo al medio de transporte empleado para prestar el servicio ofrecido.

Además, esta situación se agrava cuando se da la circunstancia de que no se ofrecen las obligadas alternativas que garanticen la subsistencia del medio de transporte afectado por las restricciones propuestas, teniendo en cuenta los negativos efectos que esta restricción sin alternativas pueda producir en el marco de la sostenibilidad económica y social de dicho medio de transporte.

Por ello, todos los medios de transporte deben ser contemplados en igualdad de oportunidades en la normativa y en las políticas y acciones vigentes y previstas para el sector del transporte europeo, sin dejar a ninguno de estos medios aislado de la participación en la mejora de las aptitudes y las cualidades que invistan al sector del transporte europeo de la deseada competitividad.

La necesidad de una competitividad aplicada a la universalidad del sector estratégico del transporte se refleja en el artículo 8.4.f del Reglamento (UE) n.º 2021/690, el cual regula las acciones subvencionables previstas en este programa de progreso del mercado único europeo, y entre las que se requiere «*apoyar la competitividad y sostenibilidad de las empresas y sectores completos de la economía (...)*»; es decir, ese fomento de la competitividad y sostenibilidad debe recaer en la totalidad y universalidad del sector afectado, en este caso en el sector del transporte, si verdaderamente se desea construir un transporte europeo competitivo y sostenible.

Por ello, para dotar de la competitividad propuesta al transporte europeo a través del mencionado reto de reconversión de este sector es imprescindible, además de respetar las bases reguladoras del Derecho de la competencia como se ha expuesto, la conjugación en esta reconversión del pro-

(2012), «Regulación sectorial y Derecho de la competencia: compresión de márgenes en el mercado de telecomunicaciones (STJUE 14 de octubre 2010, Deutsche Telekom)» en *Documentos de trabajo del Departamento de Derecho Mercantil*, 2011/41, Universidad Complutense de Madrid, p. 10.

greso y de la innovación con la necesaria aplicación de la sostenibilidad medioambiental, económica y social en dicho sector.

La finalidad de la normativa europea dictada hasta el momento y la propuesta por las instituciones europeas se dirige a dar esa solución conjunta a los retos de competitividad en el sector del transporte, garantizando al mismo tiempo la implantación de un transporte sostenible, objetivo que podemos calificar como mínimo de disruptivo y ambicioso. De hecho, así se refleja en la Comunicación de la Comisión «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030» al señalar, entre otras iniciativas, que el crecimiento del mercado único europeo se sustentará en la competitividad sostenible. Esta competitividad sostenible se basa en «*el crecimiento de la productividad, la sostenibilidad medioambiental, la estabilidad macroeconómica y la equidad*»¹⁰.

A estas dificultades deben añadirse las circunstancias sobrevenidas que pueden incidir de forma directa en la consecución de los objetivos marcados. Situaciones como la pandemia ocasionada por el Covid19 o la guerra desencadenada en el territorio ucraniano, así como el aumento de la tensión bélica en diferentes territorios *ad extra* de la UE, han hecho necesario que las instituciones europeas diseñen un plan de contingencia tanto para el propio mercado único europeo como para el sector del transporte. Estos planes de contingencia se concretan en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones y titulado «*Plan de contingencia para el transporte*» de 23 de mayo de 2022 (en adelante Plan de contingencia para el transporte). Por su parte, el plan de protección y resiliencia deseado para el mercado único europeo se encuentra en fase de aprobación definitiva, al haberse aprobado de forma provisional por el Consejo y el Parlamento el Instrumento de Emergencia del Mercado Único el 1 de febrero de 2024.

Uno de los supuestos que ejemplifican la necesidad de crear esta serie de planes de contingencia en el sector del transporte se reflejó con la cancelación de gran parte de los vuelos a nivel mundial durante la pandemia producida por el virus Covid19. En este contexto, los derechos de los pasajeros se pusieron en tela de juicio por los operadores a la hora de realizar las debidas devoluciones de los importes abonados por estos vuelos no realizados. La oportuna intervención de las autoridades públicas favoreció la protección de estos derechos de consumo obligando a las compañías

10. Vid. Apartado II titulado «*Impulsar la competitividad más allá de 2030*» de la Comunicación de la Comisión «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030».

aéreas a ofrecer a los consumidores afectados, o bien la devolución del importe abonado o bien la recepción de un bono equivalente¹¹.

Es esencial hacer alusión a los principios sobre los que se erige este Plan de contingencia para el transporte concretados en la proporcionalidad, no discriminación, coordinación, transparencia, comunicación y diálogo, coherencia con las políticas de la UE y el principio de integridad del sistema de transporte¹². Deben resaltarse, atendiendo a la finalidad de este trabajo, los principios de proporcionalidad, no discriminación, coherencia de las políticas de la UE y el principio de integridad.

En relación con el principio de proporcionalidad, las posibles medidas que se instauren restringiendo el transporte o la movilidad de personas y/o de mercancías deben considerarse como una última opción ante circunstancias disruptivas y, en el caso en que deban adoptarse, estas deberán someterse a regímenes de supervisión y ser probadas, justificadas y proporcionadas a los fines a los que deban servir. Además, su establecimiento debe tener un carácter temporal y ser eliminadas a la mayor brevedad posible.

La aplicación de este principio de proporcionalidad a la EETCS es esencial, especialmente, para evitar restricciones impuestas a determinados medios de transporte que no respondan a fines concretos y lícitos, y su dictado debe estar probado, justificado y ser temporal. Específicamente, la adopción de estas medidas acarrea graves consecuencias en el mercado único europeo y en el respeto de la normativa de competencia, al no poder entenderse proporcionadas al deseo de implantar la sostenibilidad medioambiental de la movilidad. Por ello, ante la debida aplicación de este principio de proporcionalidad, las medidas que implican la restricción en el empleo del transporte aéreo atendiendo a la distancia que se desea recorrer no puede tener cabida, como se justificará *infra*.

Íntimamente vinculado con este principio de proporcionalidad se encuentra el principio de no discriminación, entendido desde la visión de la aplicación del principio de igualdad real expuesto *supra*. En efecto, este Plan de contingencia para el transporte prohíbe de forma expresa la adop-

11. Para más información acerca de esta intervención se recomienda visitar el enlace https://commission.europa.eu/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_es Última visita el 18 de febrero de 2025.

12. *Vid.* Apartado 3.1 titulado «Principios de contingencia del transporte» del Plan de contingencia para el transporte.

ción de medidas que conlleven un efecto de discriminación entre medios de transporte. En consecuencia, esta prohibición consolida aún más su aplicación en el sector del transporte, debiendo garantizarse por las instituciones europeas que las medidas que se adopten no conlleven la discriminación vetada en este Plan de contingencia.

De lo expuesto resulta que no se ha llevado a cabo en la práctica el cumplimiento de otro de los principios rectores del aludido Plan de contingencia para el transporte, como es el principio de coherencia con las políticas de la UE. El incumplimiento de este principio se evidenciará ante la prohibición del empleo del medio de transporte aéreo en determinadas distancias de movilidad, ya que esta medida choca frontalmente con la aplicación de los principios recogidos en el citado Plan de contingencia.

Por último, debe garantizarse por este Plan de contingencia para el transporte el principio de integridad del sistema de transporte, mediante el establecimiento de las debidas sinergias entre las diferentes modalidades de transporte, de tal suerte que entre ellas puedan dar solución a los problemas inherentes a su especialidad. En este sentido, las medidas a adoptar no deben reducirse al veto, la prohibición o la restricción de un medio de transporte, sino que, de una aplicación conjunta de estos principios resulta que los diferentes modos de transporte deben constituir una unidad de movilidad europea resolviendo las deficiencias particulares de cada uno de estos modos con fortalezas individuales y de conjunto. De esta manera, se garantiza un sistema resiliente, que se sobreponga a las situaciones imprevistas y disruptivas y que, a su vez, sea competitivo y sostenible. Tal es así, que una de las propuestas firmes deseadas desde el inicio de la planificación de la EETCS es crear un EUET, el cual se analizará *infra*.

Por ello, este Plan de contingencia para el transporte que afronta las diferentes problemáticas que pueden afectar a este sector y los principios que en estas situaciones deben ser aplicados, se tiene en cuenta a la hora de elaborar la Agenda estratégica de la UE presente 2019-2024, así como la futura Agenda estratégica aplicable al período 2024-2029¹³. Efectivamente, el sector del transporte y sus diferentes contingencias deben ser abordados a la hora de diseñar la planificación estratégica normativa y política de la UE a corto, medio y largo plazo, según se ha expuesto *supra*, para poder alcanzar el gran reto de la competitividad y la sostenibilidad en el transporte europeo.

13. *Vid.* <https://www.consilium.europa.eu/es/european-council/strategic-agenda-2024-2029/> Última visita el 18 de febrero de 2025.

2. APUNTES SOBRE LA COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE EN LAS REGIONES ULTRAPERIFÉRICAS

No podemos finalizar el fomento de la competitividad en el mercado europeo y en el sector del transporte previsto en este Reglamento (UE) n.º 2021/690 sin resaltar su incidencia en las Regiones Ultraperiféricas europeas (en adelante RUP).

Debe partirse de la mención realizada a favor de proyectar esta competitividad en las RUP en el considerando 63 de este Reglamento, con remisión a la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones titulada «*Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea*», de 20 de octubre de 2017 (en adelante Comunicación de la Comisión de 20 de octubre de 2017).

La problemática en materia de competitividad y sostenibilidad en el transporte tiene especial calado en las RUP. Estas regiones basan gran parte de su desarrollo y competitividad en el transporte, atendiendo a su lejanía geográfica respecto del territorio continental europeo y a la insularidad. En consecuencia, la elaboración de planes apropiados para estas regiones se torna en vital si se desea implantar un transporte europeo competitivo y sostenible de impacto íntegro y total.

Es preciso añadir la especial dependencia que estas RUP tienen respecto del ámbito del turismo, en el que el transporte constituye una pieza fundamental¹⁴. Por lo que, la implantación de un transporte competitivo y sostenible en estas localizaciones es esencial no solo desde la perspectiva climática, sino también desde el marco del desarrollo económico y social.

Atendiendo a la gran dependencia de estas RUP respecto del transporte, la problemática energética tiene esencial incidencia en el transporte en estos territorios; por ello, en la Comunicación de la Comisión de 20 de octubre de 2017 se califican como candidatas ideales para probar nuevos sistemas energéticos sostenibles¹⁵, sobre todo, para reducir su dependencia respecto

14. El turismo supone para las Islas Canarias el 35% del PIB, algo más del 40% de su empleo, el 9,2% del gasto público total de la región y el 35% de los ingresos fiscales, según la Ficha de la RUP Islas Canarias, Estudio sobre el impacto de la pandemia del Covid-19 en las RUP, disponible en el siguiente enlace https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/covid19_or_canary_islands_es.pdf Última visita el 18 de febrero de 2025.

15. Vid. Apartado titulado «Energía» de la Comunicación de la Comisión, de 20 de octubre de 2017.

de las fuentes energéticas empleadas para dar el pertinente servicio de movilidad.

Las infraestructuras de transporte en estas regiones deberán reconvertirse al unísono de las propias del territorio continental europeo, sobre todo, para garantizar la cohesión social de estos territorios y su conectividad¹⁶, atendiendo a la problemática en materia de accesibilidad que puede darse en estas RUP¹⁷. Estas infraestructuras esenciales de transporte en las RUP se analizarán con detalle al examinar la resolución «Mecanismo Conectar Europa», dictada al efecto de regular y establecer las líneas de actuación en materia de infraestructuras del transporte europeo.

En todo caso, en estas RUP debe fomentarse la transición ecológica y la eficiencia energética con medidas *ad hoc*, bien sea a través de ayudas públicas, de exenciones o de extensión de plazos de aplicación de nuevas medidas.

Sin perjuicio de esta casuística, la normativa reguladora de la competencia europea se ha modificado recientemente mediante el Reglamento (UE) n.º 2023/1315 mencionado *supra* y regulador del Reglamento general de exención por categorías, a los efectos de facilitar, entre otras acciones, esa transición particular en los casos de las RUP hacia un transporte competitivo y sostenible basado, en parte, en la imprescindible transición ecológica, energética y digital de este sector.

La Comunicación de la Comisión de 20 de octubre de 2017 ha sentado las bases sobre las que, con posterioridad, se ha dictado la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «*Dar prioridad a las personas, asegurar el crecimiento sostenible e inclusivo y liberar el potencial de las regiones ultraperiféricas de la UE*», de 3 de mayo de 2022 (en adelante Comunicación de la Comisión 3 de mayo de 2022).

En virtud de esta Comunicación se incide, entre otras áreas, en la importancia que el transporte tiene en el cumplimiento de los ODS, así como la

16. Vid. Apartado titulado «*Transporte*» del Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones, sobre la aplicación de la Comunicación de la Comisión relativa a una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea, de 23 de marzo de 2020.

17. Vid. Apartado titulado «*Transporte*» de la Comunicación de la Comisión de 20 de octubre de 2017.

necesidad de encontrar soluciones a la «pobreza en materia de movilidad»¹⁸ ante la subida de precios, especialmente, agravada por la problemática energética. Además, esta «pobreza en materia de movilidad» se encuentra íntimamente relacionada con la necesidad de garantía que la Comisión impone a los Estados miembros de la accesibilidad al transporte por los ciudadanos europeos¹⁹, debiendo adoptar las medidas pertinentes al respecto, especialmente, atendiendo a la problemática particular de las RUP.

Teniendo en cuenta lo expuesto, procede realizar a continuación el análisis y la comparativa de las políticas en materia de competitividad y de sostenibilidad para el sector del transporte europeo dentro de la EETCS creada a tal efecto, al que acompañará la visión sobre la protección de la seguridad jurídica dentro del marco de esta Estrategia.

II. LAS POLÍTICAS EUROPEAS DE SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

1. EL PACTO VERDE EUROPEO Y LA NORMATIVA EUROPEA DE SOSTENIBILIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de diciembre de 2019, titulada El Pacto Verde Europeo (en adelante el Pacto Verde), tiene como propósito principal que la UE sea climáticamente neutra para el año 2050. Para ello, este documento constituye una «hoja de ruta inicial de las políticas y medidas clave necesarias para hacer realidad el Pacto Verde Europeo»; además, es preciso destacar que este Pacto Verde «es parte integrante de esta estrategia de la Comisión para aplicar la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas»²⁰.

En esta hoja de ruta son diferentes los sectores involucrados en conseguir este objetivo, por lo que, el propio Pacto Verde tiene necesariamente una incidencia multidisciplinar. Entre estos sectores figura el transporte como uno de los más contaminantes de la UE, de ahí, la necesidad de llevar a cabo actuaciones que garanticen el cumplimiento de los compromisos de sostenibilidad adquiridos por la UE, dentro del marco de la Agenda 2030 y del Acuerdo de París de 2015.

18. Vid. Apartado titulado «Acción por el clima» de la Comunicación de la Comisión 3 de mayo de 2022.

19. Vid. Apartado «Acceso a una vivienda adecuada, agua e internet, así como a un transporte y una energía asequibles» de la Comunicación de la Comisión 3 de mayo de 2022.

20. Vid. Apartado I Introducción: «transformación de un desafío urgente en una oportunidad única» del Pacto Verde.

ESTUDIOS

En esta obra se aborda el estudio del novedoso escenario planteado por las políticas y la normativa europea dictada para el impulso de la sostenibilidad y la competitividad en el sector del transporte. Para ello, se analizarán estas iniciativas y se vislumbrará cómo su aplicación puede menoscabar el estatuto regulador de la competencia, especialmente, ante la disparidad de criterios aplicables entre los diversos medios de transporte europeo.

El sector del transporte constituye un pilar esencial del mercado único europeo, de ahí, que las reformas ejecutadas y proyectadas en este sector deban ser sometidas al pertinente análisis jurídico, en especial, ante la necesidad de respetar la imperatividad de los principios de la competencia.

Además, también se examinará si las políticas de sostenibilidad medioambiental en el transporte, pueden mermar la efectividad de las colaterales políticas sostenibilidad económica y social pretendidas.

En definitiva, con este trabajo pretende realizarse un estudio comparativo entre la estrategia proyectada para un transporte europeo competitivo y sostenible, y su armonía con el marco jurídico regulador al que debe someterse.



Gobierno de Canarias

Consejería de Economía,
Conocimiento y Empleo

Agencia Canaria de Investigación,
Innovación y Sociedad
de la Información

Proyecto «De la economía colaborativa al turismo sostenible: Nuevos retos del turismo canario» (PROID2020010045), financiado por la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información (ACIISI), de la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias.



Proyecto «Respuesta de las empresas turísticas ante la reordenación del sector: entre la crisis y el plan Next Generation EU» (S2023/02_4 RCT), subvención directa nominativa a la Fundación Canaria Parque Científico Tecnológico de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (FCPCT-ULPGC) para el impulso de la investigación, el desarrollo y la innovación. Proyecto cofinanciado por el Cabildo de Gran Canaria y la Comunidad Autónoma de Canarias a través de FDCAN.



El precio de esta obra incluye la publicación en formato DÚO sin coste adicional (papel + libro electrónico)

ACCEDE A LA VERSIÓN ELECTRÓNICA SIGUIENDO LAS INDICACIONES DEL INTERIOR DEL LIBRO

ISBN: 978-84-1163-581-3

