



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/24466

13/12/2017

63031

AUTOR/A: HEREDIA DÍAZ, Miguel Ángel (GS); BOTELLA GÓMEZ, Ana María (GS); RALLO LOMBARTE, Artemi Vicent (GS); PRADAS TORRES, Antonio Francisco (GS); BATET LAMAÑA, Meritxell (GS); DE LA ENCINA ORTEGA, Salvador Antonio (GS)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que si bien la irrupción de la primera fase del Puerto de Tánger Med no ha impedido hasta ahora el crecimiento también positivo de los tráficos. Ello es debido a que en la pasada década el volumen de tráfico de contenedores entre Asia-Europa siguió incrementándose con una tasa media anual del 2%, por lo que es inevitable pensar que cuando en el año 2019 finalicen las obras de la segunda fase (Tánger Med II), que se estima le dotará de una capacidad total de nueve millones de contenedores al año, la competencia será más fuerte y alcanzará a otros puertos que también luchan por captar los tráficos de la zona.

Sin embargo, esta presión inductora de mayor competencia debe servir como acicate para la puesta en marcha de iniciativas que persigan la optimización de la eficiencia económica y operativa por parte de los operadores de los puertos españoles, la puesta en marcha de medidas que permitan una rebaja de los costes operativos y laborales, la búsqueda de una especialización diferencial o una oferta de servicios complementarios y de valor añadido a buques y contenedores, así como de innovación tecnológica.

No obstante, la creciente competencia del Puerto de Tánger Med se ciñe fundamentalmente al tráfico de contenedores en tránsito, con lo que el impacto en los ingresos económicos no sería, en todo caso, muy elevado para las Autoridades Portuarias, aunque sí para las actividades asociadas a la carga y descarga de buques y para la dependiente de la escala de los buques.

Conviene tener en cuenta que un notable desarrollo logístico e industrial de esa zona del norte de Marruecos, puede significar a la vez un incremento importante de la actividad importadora-exportadora entre España y Marruecos, generando nuevos flujos de mercancías asociados con la cadena de valor y los clústeres industriales comunes a ambos países (por ejemplo, la industria del automóvil), con el consiguiente beneficio para los puertos españoles origen y destino de esas mercancías.



Madrid, 12 de abril de 2018