



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/24346

04/12/2017

62180

AUTOR/A: NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, Fernando (GCS)

RESPUESTA:

La tramitación de las concesiones en el Sistema Portuario de Titularidad Estatal se realiza en todos los casos respetando de manera escrupulosa los criterios y procedimientos recogidos en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEDM) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Dicha norma recoge diversas opciones para el otorgamiento de concesiones, garantizando que en cualquier caso se cumplen los criterios de publicidad, transparencia y libre apertura de mercado en los que se basa el espíritu y la letra del texto legal antes mencionado, a través de procedimientos bien de concurso o bien de competencia de proyectos.

La modalidad de concurso se lleva siempre a cabo en aquellos casos que concurren los criterios que marca el artículo 86.1 del TRLPEDM, y que resumidamente son fundamentalmente las concesiones asociadas a la prestación de servicios portuarios abiertos al uso general, de dársenas deportivas y lonjas o cuando se hayan presentado varias solicitudes al trámite de competencia de proyectos. Estos criterios hacen que, con carácter general, aquellas concesiones de mayor tamaño, que presentan mayor interés estratégico para el puerto y/o que puedan tener mayor interés para la iniciativa privada se tramiten habitualmente por este procedimiento.

En paralelo, existe una gran cantidad de expedientes, generalmente de menor tamaño en cuanto a superficie ocupada e impacto en la estrategia del puerto, pero muy numerosos en cuanto a su frecuencia de presentación, que es lógico y factible tramitar por otros procedimientos recogidos en el TRLPEDM. Particularmente, este texto legal recoge la posibilidad de otorgamiento a petición de un interesado, procedimiento que requiere necesariamente llevar a cabo tanto un trámite de competencia de proyectos, por el cual se da publicidad de la solicitud planteada y se abre la posibilidad a que cualquier otro interesado presente opciones distintas (o similares) para la ocupación de la superficie afectada, así como como una posterior información pública de la concesión a los efectos de que cualquier persona física o jurídica pueda presentar alegaciones. En este sentido, el artículo 86.1.b) del TRLPEDM establece que si durante un procedimiento de competencia de proyectos se presentasen proyectos alternativos de similar interés portuario, el expediente deberá reconducirse hacia la modalidad de concurso.

Se trata, por tanto, de un procedimiento totalmente garantista con los criterios de transparencia y apertura al mercado, que permite a todo interesado presentar una nueva solicitud de concesión en cualquier momento temporal o alternativas a otras solicitudes previamente presentadas.

Finalmente, es preciso mencionar que el TRLPEDM establece también la opción de otorgamientos directos, si bien limitados a casos singulares como son el otorgamiento a otra



Administración Pública (por el principio de colaboración institucional), concursos desiertos o fallidos (en las mismas condiciones que el procedimiento original), para la ocupación de pequeñas superficies (inferiores a 2.500 m²) o para instalaciones lineales (tuberías, cables, conducciones, etc., que deben gestionar lógicamente las compañías titulares de los correspondientes servicios).

En definitiva, el procedimiento de gestión de las concesiones resulta en todos los casos conforme a lo prescrito en el TRLPEMM, garantizando condiciones homogéneas y transparentes de acceso al mercado a todos los interesados, pudiéndose utilizar para tal fin varios procedimientos adaptados en cada caso a las peculiaridades que presente la concesión de que se trate.

Con carácter general, los incumplimientos detectados se refieren no a una la falta de valoración de terrenos, sino a que no se ha procedido a la revisión a que se refiere el artículo 177.3 del TRLPEMM, que establece que este documento se deberá actualizar cada 10 años como máximo, habiéndose superado dicho plazo en algunas Autoridades Portuarias debido básicamente a retrasos en la tramitación de los respectivos documentos.

Para solucionar esta situación, en el marco de los Planes de Empresa de las Autoridades Portuarias afectadas se ha incluido un objetivo específico que garantice que se tramiten en un horizonte de corto plazo las correspondientes valoraciones de terrenos y se pueda cumplir de esta manera con lo prescrito en el citado art. 177.3.

De este modo, a día de hoy, se han recibido en Puertos del Estado para el informe previo a su remisión al Ministerio de Fomento las propuestas de valoración de las Autoridades Portuarias de Bilbao y Tarragona. Las Autoridades Portuarias de Valencia y Santander se encuentran en fase de elaboración de sus nuevas valoraciones. Las Autoridades Portuarias de Sevilla y Alicante, por su parte, también tienen avanzada su elaboración, si bien la finalización de la tramitación está a la espera de la aprobación de sendas Delimitaciones de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que, por modificar los usos autorizados de determinadas superficies, repercuten en los valores de los mismos.

La reducción del porcentaje de ocupación del dominio público es una consecuencia directa y lógica del proceso inversor llevado a cabo en los últimos años, teniendo en cuenta que de lo que se está hablando es de generación de nueva infraestructura, con las características singulares y connotaciones que conlleva esta actividad.

En efecto, durante la década pasada el Sistema Portuario Español llevó a cabo un esfuerzo inversor sin precedentes que permitió a nuestros puertos dar un salto cualitativo de gran magnitud en lo que se refiere a su oferta, sentado las grandes bases infraestructurales de país (en términos portuarios) en un horizonte que, con carácter general, se puede medir en décadas. Se han llevado a cabo fundamentalmente obras de diques exteriores que han supuesto la aparición de nuevas superficies abrigadas y, en paralelo, se han generado nuevos muelles, explanadas y superficies terrestres.

Este hecho ha supuesto un salto (puntual) en la capacidad operativa ofertada por puertos españoles, tras la entrada en servicio de las infraestructuras terminadas a finales de la década pasada y principios de década presente, que servirá a la demanda portuaria que se vaya generando en las próximas décadas (y que irá creciendo de manera progresiva). Téngase en cuenta que la vida útil de este tipo de infraestructuras se cifra en horizontes de entre 25 y 50 años, por lo que es absolutamente lógico que en sus primeros años de servicio exista una capacidad excedentaria. Dicho de otra manera, si en los primeros años de servicio de una infraestructura se alcanzase su máxima capacidad operativa, posiblemente estaríamos ante una situación de infradimensionamiento original que acarrearía





problemas operativos hasta poder proceder a su ampliación, lo que se suele medir en términos de años o incluso décadas, conocidos los largos periodos de maduración de este tipo de iniciativas.

Este comportamiento (saltos puntuales de capacidad y crecimientos sostenidos de la oferta) resulta intrínseco al proceso de ejecución de grandes infraestructuras del transporte, por la propia naturaleza de las mismas.

A todo lo anterior se une la situación del propio negocio portuario, caracterizado por una fuerte presión y exigencia operativa por parte de los clientes, que hace que las Autoridades Portuarias, para dar un buen servicio, deben estar en disposición de ofertar infraestructuras y espacios en horizontes de corto plazo, si así lo requiere la demanda. En otro caso, el riesgo que se corre es que nuevas actividades se pierdan, resulten más caras en su operativa (con la consiguiente pérdida de competitividad de nuestras empresas usuarias), o incluso su establecimiento en otras ubicaciones alternativas, por ejemplo en otros países, con la consiguiente pérdida de oportunidades de negocio y actividad económica para España.

Es cierto que las grandes obras portuarias, con carácter general, ya está finalizadas, por lo que en los últimos años se viene asistiendo a una progresiva disminución del importe total de las inversiones, siendo esperable que, consecuentemente, en los próximos ejercicios asistamos a un incremento en el grado de ocupación de las nuevas superficies que ya han sido generadas, en la medida que las mismas se vayan poniendo en carga por efecto del crecimiento de la demanda. Este hecho es así reconocido en el propio informe del Tribunal de Cuentas que señala que, en el período 2006 a 2015, el descenso del ritmo inversor se produjo como consecuencia de la sucesiva conclusión de las grandes inversiones de ampliación de la capacidad portuaria acometidas durante los anteriores ejercicios, entre las que cabe señalar la dársena del puerto de Ferrol, las ampliaciones de los puertos de A Coruña y de Gijón y las nuevas instalaciones en los puertos de Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia”.

En el ejercicio 2007, se produjo un movimiento de mercancías de 486 Mt, récord en ese momento, estadística que no se pudo recuperar hasta cerrado el año 2015. Durante dichos años se produjo una significativa caída de tráficos de hasta 70 Mt (413 Mt en 2009) lo que en el ámbito portuario supuso la aparición de situaciones de renuncia o abandono de concesiones por parte de empresas. Todo lo anterior supuso una caída de la actividad simultánea al desarrollo de nueva capacidad por motivo de la ejecución de nuevas infraestructuras lanzadas en los ejercicios precedentes. El efecto simultáneo de ambos procesos generó caídas en los ratios de ocupación, si bien, como se ha comentado con anterioridad, el crecimiento de la actividad detectada en los últimos años y las previsiones de a futuro hacen esperable que los mismos se vayan recuperando de forma sostenida en los próximos años.

Y esto ha influido sin duda en el espectacular crecimiento de los tráficos de mercancías registrados en los puertos españoles en los años 2015 y 2016, en los que se consiguieron máximos históricos de forma consecutiva, y cuya tendencia positiva ha continuado durante 2017, ejercicio en el que se ha logrado un nuevo récord absoluto en el movimiento de mercancías en el conjunto de los puertos que componen el sistema portuario de titularidad estatal.

También es importante señalar que, el grado de ocupación del sistema portuario (cociente entre la superficie concesionada y la superficie concesionable) también viene experimentando una sensible mejoría, de tal forma que frente al 61,11% registrado en 2015 (último ejercicio analizado por el Tribunal de Cuentas) y el 61,91% en 2016, la previsión de cierre para 2017 lo situaba en el 65,55%, lo que supone un crecimiento del 6% sobre el ejercicio anterior.



Si se mide la eficiencia del Sistema Portuario en términos exclusivamente de grado de ocupación de superficie, un valor de este parámetro del 100% representaría un máximo grado de aprovechamiento de los activos, pero, simultáneamente, la imposibilidad de atender nuevas demandas de clientes, coartando de este modo sus posibilidades de crecimiento y consecuentemente la competitividad general el avance de la economía a la que sirve, lo que iría frontalmente en contra de lo que se espera de la función de un puerto. Y es que la propia naturaleza de la actividad portuaria, basada en la generación y gestión de infraestructuras intensivas en capital, requiere disponer de una cierta reserva de capacidad que permita adaptarse (y adelantarse) a la evolución de la demanda.

Para cumplir este objetivo de servicio a la economía y al tejido productivo, posiblemente el parámetro más efectivo para medir la contribución portuaria sea la inversión privada. Y en este sentido, el modelo español muestra signos claros de su buena salud, con ratios de inversión público/privada en el entorno de 1/1 a lo largo de los últimos años. Lo anterior quiere decir que las empresas y los operadores apuestan de manera decidida por nuestros puertos, apoyando y complementando con sus propios recursos e inversiones las actuaciones de inversión llevadas a cabo desde el ámbito público. Este hecho demuestra, en condiciones reales, que nuestras inversiones con carácter general tienen atractivo, son útiles a nuestros clientes y contribuyen a la mejora de la eficiencia global, toda vez que cuando se apuesta por la utilización de una determinada infraestructura de nueva aparición, como está sucediendo en el Sistema Portuario con los crecimientos de tráfico que observamos en los últimos años (545 Mt en 2017, récord histórico del Sistema), es porque los clientes y usuarios se benefician de ella.

Adicionalmente a lo anterior, si se quisiese analizar el concepto de rentabilidad desde el punto de vista de los ratios internos del Sistema, de acuerdo con lo establecido en el artículo 157 del TRLPEMM, dicho parámetro de rentabilidad anual se sitúa en los últimos años en una cifra en un entorno de entre el 2 y el 2,5%, tal como señala la legislación portuaria, que son valores que se pueden considerar muy razonables teniendo en cuenta que se está hablando de Administraciones Públicas cuyo objetivo último es servir al desarrollo del país, con una actividad (las infraestructuras) basada en la utilización intensiva de capital. En ese sentido, es necesario puntualizar que estos datos han de calcularse con los datos consolidados del Sistema y no como simple media de Autoridades Portuarias, obviando el impacto de los ajustes de consolidación, tal y como parece hacerse en el informe de fiscalización, lo que lleva a subestimar este parámetro.

Por otro lado, más allá del propio cálculo antes mencionado, y entrando en un análisis de los resultados que arrojan los valores de dicho parámetro, no parece razonable sacar conclusiones partiendo de la premisa de establecer una relación directa entre volumen de inversión en un determinado año con la rentabilidad obtenida en dicho ejercicio, toda vez que, precisamente, el impacto de las inversiones no debe verse en el año en el que se producen, sino en su contribución a la generación de actividad en los años posteriores a su puesta en servicio.

Dicho lo anterior, es cierto que durante los ejercicios que abarca el informe de fiscalización se puede observar un ligero descenso en las ratios de rentabilidad, que en cualquier caso resultan justificados en base a:

- De una parte, la finalización de las grandes obras lanzadas en la primera década del siglo, fundamentalmente diques de abrigo, lo que implica que importantes inversiones empiezan a amortizarse, lo que ha de tenerse en cuenta en el cálculo de las ratios de rentabilidad, con el consiguiente impacto en los mismos. Y es que la propia naturaleza de la actividad portuaria implica la necesidad técnica de acometer las obras de abrigo en primer término, siendo éstas las de mayor importe económico y, simultáneamente, menor rentabilidad por sí mismas, lo que condiciona



notablemente este parámetro a la hora de proceder a su cálculo. A medida que a futuro se vayan generando terminales abrigadas por los diques exteriores, las rentabilidades consolidadas, a buen seguro, podrán ir creciendo.

- De otra parte, no puede dejar de mencionarse la rebaja de las cuantías básicas de las tasas portuarias en un 5% y del 8% de las tasas de ocupación (equivalente a medio punto en el tipo de gravamen), que se acometió en el ejercicio 2014, que implicó una caída de los ingresos de las Autoridades Portuarias, lo cual, lógicamente, generó un impacto a la baja en la ratio de rentabilidad pasando de un 2,44% en 2013 a un 1,98% en 2014. Y es que, a pesar del impacto negativo que dicha medida haya podido tener sobre las cuentas de las Autoridades Portuarias, lo cierto es que la misma ha supuesto un elemento indiscutible de mejora de la competitividad global, al suponer un abaratamiento de los costes del paso de la mercancía, del cual se benefician nuestros clientes directos y el tejido productivo asociado.

Pero, se han seguido manteniendo ratios de rentabilidad positivos (en el entorno del 2%) muy razonables para la actividad de la que se trata, y que permiten garantizar la sostenibilidad financiera del conjunto del Sistema, asegurando unos elevados niveles de calidad en la oferta puesta al servicio de nuestros usuarios en los próximos años.

Puertos del Estado ha asumido el coste de desarrollo de una nueva aplicación, de nominada INTEGRA 2.0, que se ha puesto a disposición de las Autoridades Portuarias de forma gratuita, y que reemplaza a la aplicación SIGMA.

Entre otras funcionalidades, está prevista la incorporación de un nuevo módulo para la gestión completa de dominio público.

En el marco de la negociación de los próximos Planes de Empresa, Puertos del Estado propondrá la introducción de nuevos objetivos de gestión específicos para las citadas Autoridades Portuarias que permitan monitorizar la evolución de sus deudas comerciales e incorporen el establecimiento de planes de acción específicos para mejorar los procedimientos de cobro.

El documento estratégico que guía la política de inversión del Sistema Portuario ya existe, siendo éste el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), redactado en 2012 con horizonte 2024, el cual se encuentra plenamente vigente. Este documento plantea, con carácter general, unas líneas estratégicas basadas, en lo que se refiere a la generación de infraestructuras, en la racionalización y optimización de nuestras inversiones, que, seis años después del inicio de su puesta en práctica, se considera resultan plenamente vigentes.

Siguiendo estos principios, la visión para la generación de las infraestructuras portuarias debe orientarse, de manera clara, hacia la prestación del mejor servicio posible a la demanda, generando valor para la economía productiva medida en términos de rentabilidad económico-social de las inversiones, y, en cualquier caso, respetando y garantizando la autosuficiencia financiera de cada Autoridad Portuaria individualmente y del Sistema en su conjunto, tal y como prescribe el TRLPEMM.

Dichos criterios estratégicos generales tienen su plasmación operativa en los Planes de Inversiones de las Autoridades Portuarias, en los que, respetando los principios básicos anteriores, se presupuestan anualmente las actuaciones a desarrollar dentro del Sistema Portuario. Estos documentos se basan, como elemento fundamental, tal y como se ha comentado anteriormente, en una clara orientación de servicio a la demanda, tratando de ofrecer soluciones concretas a la evolución previsible de la demanda, tanto medida en términos de incremento de toneladas y pasajeros, como de tamaño de



buque, como de condiciones operativas que maximicen las condiciones medioambientales, de seguridad y calidad en las que se prestan las operaciones.

De este modo, con carácter general, desde la crisis económico-financiera de los años 2008 y 2009, la orientación que se está dando a las inversiones se dirige hacia el mejor aprovechamiento posible de las grandes infraestructuras realizadas (principalmente obras de abrigo) lo que implica una mejora de rendimientos de las operaciones en todos los subsistemas de las terminales portuarias, y a la aplicación de nuevas tecnologías en el ámbito infoestructural que permitan asegurar la fiabilidad de la información y optimizar la sincromodalidad.

Y para demostrar esta apuesta del Sistema Portuario por la continua mejora y adaptación de sus infraestructuras, no hace falta más que analizar las cifras de inversión prevista para el periodo 2018-2021, actualmente vigente, un horizonte que plantea una inversión global de 2.964 millones de euros, lo que representa una media de 741 millones de euros anuales, con un pico de más de 800 millones de euros para los próximos ejercicios 2018 y 2019.

Lo anterior, fomentando un escenario que genere la máxima atracción posible de la iniciativa privada asociada fundamentalmente a la prestación de servicios.

Todo ello respetando en todo momento, y sin poner en ningún caso en riesgo, los principios de estabilidad económica y de autosuficiencia financiera del Sistema Portuario, aunado de una forma eficiente el aseguramiento de la calidad de servicio a los usuarios del puerto con necesaria capacidad de adelanto a evolución de las necesidades de servicio que la demanda requerirá en los próximos años.

Resulta evidente la apuesta que está realizando este Gobierno por la mejora de las conexiones terrestres de los puertos y por su mayor y mejor integración en la cadena logística global del transporte. Un elemento que resulta imprescindible abordar tras el esfuerzo inversor de la pasada década, centrado básicamente en la generación de infraestructura en agua, y que dejó a las conexiones terrestres claramente descompensadas en cuanto a su nivel de calidad y servicio al usuario.

Y en este escenario debe enmarcarse la política de apuesta por la contribución de las Autoridades Portuarias en la ejecución y financiación, en la medida de sus posibilidades, de obras de accesibilidad a los puertos, incluso fuera de sus actuales zonas de servicio, amparadas en la creación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP) recogido en el artículo 159 bis del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado en la Ley 18/2014, de 15 de octubre. Dicho texto legal también incluyó como novedad la posibilidad de que los concesionarios, derivadas de las ampliaciones de plazo de sus títulos vigentes hasta un máximo de 50 años, efectúen contribuciones a la financiación de infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las zonas de servicio de los puertos, o para la adaptación de las infraestructuras en la red general de uso común para operar trenes de hasta 750 m de longitud. Con ello se abre la puerta a una vía para la obtención de recursos destinados a la mejora de las condiciones operativas de nuestro sistema de transporte, entendido como una red global de la cual los puertos forman parte indisoluble, y que serán los primeros en verse beneficiados por esta estrategia.

Fruto de esta apuesta, en julio de 2017, el Comité de Distribución del Fondo aprobó inversiones por un valor total de 913 millones de euros hasta 2022, de los cuales 511 millones de euros correrán con cargo al FFATP, con un 91% destinado infraestructuras ferroviarias, puertos secos y plataformas ferroviarias ligadas a la intermodalidad.



Lo anterior sin abandonar la apuesta por las inversiones en materia de accesibilidad también dentro de la zona de servicio portuaria, categoría funcional que en los últimos años ha ido adquiriendo cada vez más peso porcentual dentro del Plan de Inversiones del Sistema Portuario. En efecto, si bien es cierto que, desde un punto de vista funcional, en 2018 las obras de muelles y atraques continuarán siendo la de mayor peso presupuestario, con un 25% del total de la anualidad (equivalente a casi 200 millones de euros), las obras en materia de accesibilidad dentro de la zona de servicio se situarán ya en segunda posición con un 18%, equivalente a 142 millones de euros, superando a la obra tradicional portuaria por excelencia como es la generación de diques de abrigo.

Y si a lo anterior se le suman las aportaciones patrimoniales que está previsto que el Sistema Portuario haga, fundamentalmente a ADIF a través del FFA TP a lo largo de 2018, destinadas a la mejora de la accesibilidad terrestre fuera de la zona de servicio, valoradas en 50 millones de euros, la cifra de este capítulo se elevaría a 192 millones de euros, prácticamente coincidente con la anteriormente descrita para el capítulo de muelles. Dentro de las actuaciones que está previsto financiar desde el Sistema Portuario a lo largo de los próximos meses se pueden citar con más significativas el acceso ferroviario al puerto de Sagunto, Nuevo acceso ferroviario por La Salud en Sevilla, instalaciones de señalización y seguridad de la variante de Camarillas, acceso ferroviario al bajo de la Cabezuela en Cádiz o las aportaciones del Sistema Portuario a la mejora de la red general en tramos de las líneas Sagunto-Teruel-Zaragoza, Barcelona-Madrid o Algeciras-Bobadilla. Y en cuanto a plataformas logístico-ferroviarias destacan los casos de Arasur (Álava), Pancorbo (Burgos), Marchamalo (Guadalajara), Fuente de San Luis (Valencia) o Salvaterra-As Neves (Pontevedra).

Todo lo anterior apoya con hechos y datos la clara apuesta del Gobierno por la mejora de las conexiones terrestres, particularmente las ferroviarias, así como por la integración intermodal de nuestros puertos.

El Sistema Portuario viene realizando tradicionalmente, desde hace muchos años, estudios y análisis de previsión de tráfico, como elemento fundamental de referencia a la hora de planificar sus inversiones. Dichos estudios, con las lógicas fluctuaciones que se producen en la realidad entre ejercicios, las cuales fueron especialmente relevantes durante los años de la crisis económica, particularmente en 2008 y 2009, con significativas caídas, se han mostrado generalmente acordes al comportamiento real de nuestra demanda, configurándose por tanto como un elemento de gran utilidad a la hora de tomar decisiones de gestión, particularmente en materia de inversiones.

De este modo, partiendo de las previsiones que ya se realizaron en 2012 para el propio PITVI, con horizonte hasta 2024, anualmente en el marco de los Planes de Empresa se realiza conjuntamente un esfuerzo entre Puertos del Estado y Autoridades Portuarias para actualizar dicho marco de trabajo con un horizonte de cinco años, en función, entre otros parámetros, del cierre del ejercicio anterior, de las previsiones macroeconómicas de evolución de la economía general del país y del conocimiento local que tienen las Autoridades Portuarias de las necesidades puntuales de sus clientes. Con todo ello, se configura una previsión de tráfico consolidada ajustada a la realidad y elaborada bajo un principio de prudencia tendente a no generar expectativas o necesidades que luego no puedan ser cubiertas o atendidas de un modo razonable. A modo de ejemplo, para el pasado ejercicio 2017, la previsión de tráfico recogida en el Plan de Empresa para el conjunto del Sistema alcanzaba un valor de 526 Mt, cuando el valor real de cierre, aún provisional, se espera que alcance los 545 Mt.

A más largo plazo, con horizontes de 10-20 años, través de las figuras de planificación que contempla la legislación vigente (Planes Estratégicos y Planes Directores, básicamente), Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias evalúan la necesidad y conveniencia de la ejecución de sus grandes inversiones de largos periodos de maduración, las cuales, posteriormente, se irán activando, si



procede, en los respectivos Planes de Empresa y Presupuestos anuales en función de la evolución real de la demanda, de las necesidades detectadas en cada puerto, de la posibilidad de generar inversión privada y de las disponibilidades presupuestarias existentes en cada momento.

Se trata, en definitiva, de un modelo de trabajo que se entiende que garantiza disponer de una adecuada herramienta de gestión, en lo que a la previsión de tráfico se refiere, a la hora de soportar la toma de decisiones, que se ajusta a la realidad conforme ha demostrado la experiencia en su utilización, sin perjuicio de las siempre posibles mejoras que se puedan introducir a futuro en dicho procedimiento de trabajo.

Madrid, 24 de abril de 2018