



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/47 y 184/50

05/12/2019

1186 y 1189

AUTOR/A: PROHENS RIGO, Margarita (GP)

RESPUESTA:

En relación con las preguntas de referencia, cabe indicar que la competencia para el ordenamiento y regulación turística recae en las Comunidades Autónomas.

No obstante, se señala que este producto puede resultar interesante desde el punto de vista turístico si está sujeto a una adecuada planificación. La planificación es la herramienta básica para su control, ya que con una planificación bien realizada se puede potenciar el mismo, haciéndolo sostenible socioeconómica, medioambiental y territorialmente.

El Gobierno ha elaborado las Directrices Generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030, para afrontar los retos del sector turístico en el medio y largo plazo, impulsando los tres pilares de la sostenibilidad: socioeconómico, medioambiental y territorial. Para ello, se ha impulsado un proceso participativo en el que está implicado el sector y las Comunidades Autónomas, y que constituye una prioridad absoluta para el Gobierno de la Nación.

El nuevo modelo de turismo sostenible, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas, tiene el objetivo de sentar las bases de la transformación del turismo español hacia un modelo de crecimiento sostenido y sostenible, que permita mantener la posición de liderazgo mundial. El nuevo modelo estará apoyado en la mejora de la capacidad competitiva y rentabilidad de la industria, en los valores naturales y culturales diferenciales de los destinos y en la distribución equitativa de los beneficios y las cargas del turismo.

Por otra parte, se informa que ya se están tomando medidas, dentro de los límites de la legalidad vigente, para evitar la concentración de buques en un mismo día y franja horaria en los puertos de interés general de Eivissa y Palma de Mallorca. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Baleares ha introducido en el Plan de Empresa



aprobado para el año 2020, consensuado con Puertos del Estado, la supresión de las bonificaciones por puerto base y concentración de escalas, incorporando en su lugar, unas bonificaciones al buque y al pasaje, cuando el crucero no coincida con ningún otro crucero en el puerto durante toda su escala.

Además, Puertos del Estado dispone de una política medioambiental de incentivos, a través de reducción de la tasa del buque, cuando éstos utilicen combustible gas natural licuado o electricidad suministrada desde muelle para la alimentación de sus motores auxiliares. Asimismo, participa en proyectos de innovación tecnológica dirigidos a promocionar e incentivar estas tecnologías de gas natural licuado o conexiones eléctricas, cuando dichos buques están atracados.

Por otro lado conviene significar que los límites de emisión de barcos, así como los contenidos máximos de azufre en combustibles marinos, los regula la Organización Marítima Internacional (OMI), siguiendo los protocolos recogidos en el Anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, más conocido como el Convenio MARPOL. La representación de España en la OMI y la supervisión de las emisiones de buques corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Por tanto, existe una normativa internacional, en concreto las reglas de la OMI, para reducir las emisiones de óxidos de azufre, que entraron en vigor en 2005, en virtud del Convenio MARPOL. Desde entonces, los límites de los óxidos de azufre han sido progresivamente endurecidos.

En la actualidad, la Autoridad Portuaria de Baleares no dispone ni de muelles ni de terminales reservadas a un determinado tipo de tráfico, por tanto, las inversiones en los diferentes puertos están destinadas a mantener y mejorar todo lo posible las infraestructuras portuarias para dar el mejor servicio, garantizando la seguridad y calidad a todos los tráficos que utilizan los puertos gestionados por aquélla, incluido el de cruceros.

La actual Estación Marítima número 6 de Palma se construyó entre los años 2016 y 2018 para sustituir una provisional prefabricada y desmontable que ya no reunía las condiciones de servicio que debe tener un puerto como el de Palma. Los tipos y las características de los buques, que estuvieron operando en la antigua estación desmontable y prefabricada entre los años 2004 y 2016, son los mismos que están operando actualmente en la Estación Marítima número 6. No obstante, las condiciones de seguridad y de confort al pasajero, que se ofrecen en la actual Estación Marítima nº 6, son muy superiores a las que se ofrecían en la antigua estación desmontable y prefabricada.



La Estación Marítima número 6 se construyó para que tuviese una explotación flexible, siendo capaz de dar servicio a todo tipo de buques (principalmente cruceros y ferrys), y está prevista para que pueda adaptarse a las posibles nuevas operativas.

El objetivo de las obras de la “Ampliación de la explanada del muelle de Poniente Norte del Puerto de Palma” era la necesidad de disponer de más superficie operativa para poder atender, con condiciones de seguridad, las operaciones de pasajeros y mercancías que se llevan a cabo en los muelles de Poniente para los buques de crucero y ferry, que vienen operando en la zona desde el año 2010.

En el momento actual, se está llevando a cabo un proyecto a nivel del sistema portuario coordinado por Puertos del Estado, que cuenta con financiación europea y cuya finalidad global se enmarca en la descarbonización, proyecto denominado OPS Master Plan for Spanish Ports. Dicho proyecto tiene como finalidad determinar las actuaciones necesarias para permitir la conexión eléctrica de buques atracados en puerto.

Madrid, 07 de febrero de 2020