



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ISIDRO MARTÍNEZ OBLANCA, diputado de FORO, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, de conformidad con lo previsto en el Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes PREGUNTAS AL GOBIERNO, con ruego de RESPUESTA POR ESCRITO:

Exposición de Motivos

El Consejo de Ministros aprobó el 22 febrero de 2019 las Directrices Generales de la Nueva Política Industrial Española 2030 en las que se señala que la política industrial del futuro debe regirse por una mejora de la productividad y la competitividad, el incremento del peso de la industria en el PIB nacional, la sostenibilidad y descarbonización de la economía, la digitalización y la internacionalización.

De forma más detallada, el documento publicado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo indica que el diseño de esta nueva política industrial debería seguir cinco vectores básicos:

1. Mejorar la productividad y la competitividad internacional, así como incrementar la aportación del sector industrial al PIB y al empleo nacionales y autonómicos.
2. Conciliar el progreso de la industria con la sostenibilidad y los objetivos de descarbonización de la economía.
3. Aprovechar especialmente el potencial de la digitalización como palanca competitiva que ha de contribuir esencialmente a la consecución de los objetivos anteriores.
4. Alinear esta política industrial con la impulsada desde la Unión Europea (en adelante, UE), así como con las políticas transversales que inciden especialmente en la misma, especialmente en las materias antes reseñadas: digitalización y sostenibilidad y descarbonización.



5. Desarrollar una política industrial que tenga en cuenta el papel y la contribución de la pequeña y mediana empresa en este sector.

Los grandes objetivos que se plantearon para llevar a término esta Nueva Política Industrial Española 2030 son:

- Reindustrialización de la economía para aumentar el peso industrial en el Producto Interior Bruto y el empleo.
- Impulsar la transformación del tejido industrial para hacer frente a los retos planteados por el desarrollo tecnológico, la digitalización y la competencia internacional.
- Aprovechar las oportunidades derivadas de una transición ecológica ordenada y justa.

Asimismo, la aprobación por el Consejo de Ministros de las Directrices Generales de la Nueva Política Industrial Española 2030 conllevó la definición de diez grandes ejes de “Acción política industrial y “para cada uno de dichos ejes, se fundamenta la incidencia de cada uno de ellos sobre los objetivos de la política industrial y los ámbitos básicos sobre los que se propone centrar la actuación. No pretenden constituir acciones concretas en sí mismas, sino marcos generales para la acción, debiendo las acciones específicas ser identificadas y desgranadas en un ejercicio posterior para que resulten operativas. Teniendo en cuenta estos ejes de actuación, se seleccionarán indicadores de evolución y desempeño del sector industrial dentro de cada uno de dichos ejes”.

En concreto, en el eje nº 8 titulado **LOGÍSTICA E INFRAESTRUCTURAS** se señala que:

El adecuado desarrollo de la cadena logística requiere contar con un sistema logístico y de transporte de calidad y competitivo. España se sitúa en el puesto 23 del mundo en desempeño logístico, con una puntuación de 3,73, según el índice LPI (Logistics Performance Index) elaborado por el Banco Mundial, bastante acorde con las de



otros países de la OCDE de elevada renta per cápita, aunque 0,50 puntos por debajo del país con mayor puntuación (Alemania).

Se estima que en España los costes logísticos totales suponen de media alrededor de un 6,5% del volumen de negocio de las empresas industriales. De estos, aproximadamente un 60% de media son costes de transporte y el restante 40% corresponden a las actividades de almacenamiento, manipulación y gestión de centros logísticos, aunque la importancia de estos costes logísticos puede variar sustancialmente de un sector industrial a otro.

No obstante, el transporte de mercancías en España, sobre todo en la parte de distribución de la cadena de suministro, sigue adoleciendo, como importante problema estructural, de una excesiva dependencia de la carretera, en detrimento del ferrocarril.

La Comisión Europea ha considerado el ferrocarril como una alternativa prioritaria en el transporte de mercancías por su potencial para disminuir la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero y de reducir los costes logísticos. En España, a pesar de que el número de toneladas transportadas por ferrocarril ha ido creciendo desde 2009, la cuota del transporte ferroviario en el conjunto del transporte terrestre sigue siendo una de las más bajas en el contexto europeo, con un 5% frente al 18% europeo (en términos de t.km netas). La aparición de un importante número de operadores ferroviarios (9 en 2015), si bien no ha propiciado una mayor cuota del ferrocarril, sí ha supuesto un revulsivo que ha invertido la tendencia a la pérdida de mercado y ha marcado un mejor comportamiento del transporte ferroviario de mercancías que el experimentado por la carretera en el momento de la recesión.

Sobre este escenario de situación, se propone desplegar bajo este eje actuaciones que, alineadas plenamente con los planes y programas de infraestructuras de transporte que impulse el Ministerio de Fomento, incidan sobre los siguientes ámbitos:

1. Potenciación de las infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de este mercado, con especial atención a actuaciones dirigidas a la construcción y ampliación de apartaderos, la interoperabilidad de la



red ferroviaria española con la europea, el desarrollo de la intermodalidad en los nodos de infraestructuras ferroviarias y portuarias y la mejora de los cuellos de botella en nodos urbanos.

2. Integración y desarrollo de grandes infraestructuras como puertos comerciales o aeropuertos, con especial atención a la mejora de su conectividad y sus accesos, y a la potenciación y optimización de las terminales ferroportuarias y de los centros de carga aérea para permitir la salida rápida de mercancías.

3. Fomento de la competitividad de la empresa logística española, apoyando medidas que mejoren el compromiso entre la necesidad de una mayor concentración de operadores logísticos, actualmente muy atomizados en su mayoría, y la intensificación de la competencia en el sector; la unidad de mercado nacional, promoviendo para ello la unificación de la regulación en materia de transporte por parte de las CCAA; la digitalización de los operadores del sector; y la incorporación de innovaciones tecnológicas y organizativas que permitan una mayor eficiencia y eficacia de los servicios logísticos de transporte y de distribución comercial.

4. Análisis, junto con los actores implicados, de la repercusión de los límites en masas y dimensiones máximos permitidos en los costes del transporte de mercancías por carretera, en el marco de la normativa vigente.

5. Potenciación de las áreas industriales y empresariales a través del apoyo a su gestión, del refuerzo de su mantenimiento y conservación, del desarrollo de los servicios proporcionados, del impulso a su integración en los espacios urbanos y de la mejora de las infraestructuras logísticas, de comunicación y de información.

Teniendo en cuenta que estaba previsto que los resultados en la medición de indicadores de evolución y desempeño del sector industrial dentro de cada uno de los diez ejes de acción fuesen “evaluados al menos con periodicidad anual y se elaborará un informe sobre el grado de avance en la hoja de ruta propuesta, así como posibles actualizaciones de la misma” y pasado un año desde



la aprobación por el Consejo de Ministros de las Directrices Generales de la Nueva Política Industrial Española 2030,

el diputado de FORO, Isidro Martínez Oblanca, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto del Congreso, formula al Gobierno las siguientes preguntas de las que desea obtener respuesta escrita:

1.- ¿Ha realizado el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo la evaluación anual del eje número 8 de las Directrices Generales de la Nueva Política Industrial Española 2030 denominado “logística e infraestructuras”? ¿Cuál ha sido el resultado?

2.- A tenor de la continuada pérdida de empleo en el sector industrial y de su paulatina merma en el PIB nacional, ¿considera satisfactorio el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo el resultado de este eje de acción?

3.- ¿Qué iniciativas va a desarrollar el gobierno a lo largo de 2020 para avanzar en el cumplimiento de los objetivos formulados en relación con la logística y las infraestructuras?

4.- ¿Cómo valora el Gobierno el progreso de Asturias, una de las Comunidades Autónomas de mayor importancia para la Industria, en materia de logística e infraestructuras, y qué medidas piensa aplicar para mejorar su competitividad y crear empleo en lugar de destruirlo como está sucediendo actualmente?

5.- ¿Considera el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo que la solución ferroviaria que pretende aplicar ADIF al transporte de mercancías en el corredor Norte-Noroeste es el adecuado para el siglo XXI habida cuenta de que será de inferiores características a las de otros corredores ferroviarios, ¿caso del Corredor Mediterráneo?

Madrid, 11 de febrero de 2020

Isidro Martínez Oblanca

Diputado por Asturias