



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

| | | |
|----------------------|------------|--------------|
| 184/30584, 184/30586 | 16/12/2020 | 77852, 77854 |
| 184/30587, 184/30588 | | 77855, 77856 |
| 184/30589, 184/30590 | | 77857, 77858 |
| 184/30611, 184/30612 | | 77881, 77882 |

AUTOR/A: DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, Patricia (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX); FERNÁNDEZ RÍOS, Tomás (GVOX); VEGA ARIAS, Rubén Darío (GVOX); FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, José María (GVOX); ESTEBAN CALONJE, Cristina Alicia (GVOX)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el objetivo principal del Observatorio es analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios, y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones. En este sentido, dicho Observatorio cumple con sus objetivos siguiendo las prescripciones establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM).

La constitución formal del Observatorio se produjo hace 8 años y se puede afirmar que el balance de la actividad realizada hasta ahora se valora muy positivamente en el sector. Constituye un foro de debate y diálogo en el mercado y el interés por los asuntos tratados en su seno ha sido creciente, con un significativo incremento de la participación y de las aportaciones de todos sus miembros. Desde su constitución se han realizado numerosos estudios destinados a analizar las condiciones de competitividad distinguiendo los diferentes sectores que operan en los puertos, con el objetivo de mejorar la posición competitiva de los puertos españoles en su entorno.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 123.2 del TRLPEMM “*Puertos del Estado elaborará un informe de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento*”.



Este informe se lleva realizando desde el ejercicio 2013 a partir del informe de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios. Actualmente se encuentra en proceso de elaboración el informe de competitividad correspondiente a 2019, a partir del informe de Análisis de 2019 y se está trabajando en la recopilación de los datos para elaborar el informe correspondiente a 2020.

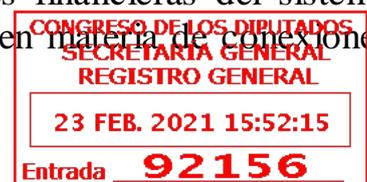
En el momento actual se está produciendo una basculación de inversión del lado mar al lado tierra en numerosos puertos de interés general. Las inversiones más relevantes del lado mar tienen que ver con el rediseño o generación de nuevas terminales portuarias localizadas en las dársenas ya existentes, en línea con la demanda prevista. Así, mientras que un 13% del total de inversiones programadas en el periodo 2020-24 se corresponden con la ejecución de diques de abrigo y accesos marítimos, un 30% se asocian a terminales portuarias mayoritariamente destinadas a atender tráfico de mercancía general.

El total de inversión pública del Sistema Portuario Estatal en el periodo 2021-2024 asciende a más de 4.000 millones de euros. Con cargo a esta cantidad, se acometerán una gran variedad de proyectos.

En este sentido, se indica que se acometerán actuaciones en obras de abrigo y acceso marítimo, muelles y terminales, destinadas a los distintos segmentos de actividad que operan en el sistema Portuario (granel sólido, granel líquido, mercancía general, contenedor, pasajero, etc.), accesos terrestres, actuaciones en materia de sostenibilidad ambiental y energía, seguridad, I+D+i, desarrollo puerto-ciudad, etc.

Con la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para el año 2021, se ha incluido una inversión total de más de 800 millones de euros con cargo al presupuesto de Autoridades Portuarias (AAPP) y Puertos del Estado (PdE) destinados a la mejora de la accesibilidad terrestre de los puertos en el periodo 2020-24, lo que representa el 18% del total de inversiones portuarias. De ellos 213 millones de euros son imputables al año 2021, que en su mayor parte se dirigen al modo ferroviario. Estas inversiones incluyen mejoras en las redes interiores, en las conexiones con los puertos y en las redes generales de transporte. En el caso de la red ferroviaria, las actuaciones en red general persiguen aumentar las prestaciones de la red administrada por ADIF en itinerarios con directo interés portuario. Actualmente hay firmados 14 Convenios con ADIF para el desarrollo de estas actuaciones, con una inversión total prevista de más de 260 millones de euros.

Desde la aprobación de la iniciativa (18 de noviembre) se ha seguido avanzando en el seguimiento de las actuaciones incluidas en la programación del Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria, a través de las respectivas Comisiones de Seguimiento de los Convenios que regulan las aportaciones financieras del sistema portuario. El citado Fondo agrupa actuaciones programadas en materia de conexiones





ferroviarias a los puertos y aumento de prestaciones en la red ferroviaria con un efecto en la mejora de la competitividad de los tráficos portuarios. También, en el marco de la estrategia de movilidad sostenible, conectada y segura, se está trabajado en la priorización de medidas que puedan contribuir a aumentar la cuota del transporte ferroviario de mercancías con horizonte en 2030. Este trabajo lo está liderando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y entre las acciones que se están considerando se incluyen algunas que afectan directamente a puertos, la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria es el Centro Directivo que lo está coordinando. Finalmente, se indica que el 24 de noviembre de 2020 se firmó el Convenio entre la Diputación Foral de Bizkaia y la AP de Bilbao para la financiación de once apartaderos en la carretera N-240 para transportes especiales con destino al Puerto de Bilbao.

La geolocalización es una herramienta importante en la industria logística que permite visualizar y controlar en tiempo real la mercancía, las plataformas de distribución y los vehículos de carga. Se trata por tanto de una ventaja competitiva que el sector logístico (no las Autoridades Portuarias), ofrece a sus clientes.

No obstante lo anterior, se informa que el conjunto de actuaciones previstas por las Autoridades Portuarias ligadas a procesos de digitalización, para el periodo 2020-24, supera los 200 millones de euros (50 millones de euros para el año 2021).

En concreto, hay muchas Autoridades Portuarias en proceso de desarrollo e implantación de plataformas digitales con el fin de contribuir, precisamente, a la digitalización de procesos, como es el caso de Puertos del Estado y de las AAPP de A Coruña, Cádiz, Illes Balears, Avilés, Valencia, Barcelona, Cartagena y Vigo.

Estas plataformas contribuirán a la interoperabilidad entre sistemas de la Autoridad Portuaria, y de estos con la comunidad portuaria y logística. En el ámbito de la cadena de suministro, la extensión de los puertos hacia hinterland y foreland, la plataforma SIMPLE contribuirá también a la digitalización y el intercambio de datos, fomentando la visibilidad de oferta y demanda de transporte, permitiendo una mejor optimización de recursos en tiempo real y una trazabilidad de la mercancía, además de una mejor planificación.

La plataforma SIMPLE contribuirá, en cierto modo, a la trazabilidad de la mercancía y equipamientos de transporte, al menos, a su paso por los nodos. Con IoT, en una segunda fase, se conseguirá ese seguimiento más continuo de la mercancía.

Adicionalmente, se indica que se trabaja en el marco del proyecto Proyecto SIMPLE (SIMplification of Processes for a Logistic Enhancement) para digitalizar documentos y simplificar procesos logísticos, y en el proyecto IRAIL para digitalizar y



optimizar los procesos de planificación y circulación de trenes con origen/destino en los puertos.

Las medidas económicas adoptadas en el capítulo III (artículos 8 a 14) del Real Decreto 26/2020 de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, han tenido como plazo de aplicación el máximo que permite el acervo comunitario. Este plazo máximo viene determinado en este caso por el Reglamento (UE) 2020/697, de 25 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352, que venía a fijar un límite temporal hasta octubre de 2020. El agotamiento de este plazo máximo lleva implícito el interés por parte del Gobierno en aprovechar al máximo todas las opciones de apoyo a un sector marítimo-portuario que, en efecto, ha tenido que adaptarse a un difícil contexto económico.

No obstante, se indica que no todas las medidas económicas de apoyo al sector marítimo-portuario incorporadas en dicho Real Decreto han finalizado en ese mes de octubre de 2020, ni mucho menos. El propio Real Decreto 26/2020 contempla en su Disposición Final cuarta una modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, según la cual se pasa a calificar como sensibles, prioritarios o estratégicos a los tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla. Ello permite bonificar hasta el 40% las tasas del buque, pasaje y mercancía cuando se trate de dichos tráficos. A efectos de poder aplicar este tipo de bonificaciones lo antes posible, en el Anexo XII de la propia Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021, recientemente puesto en vigor, se han incorporado una serie adicional de cuadros referidos a las nuevas bonificaciones citadas, de entre las que destacan bonificaciones hasta el 40% aplicadas para conexiones marítimas del Estrecho o entre los puertos de Barcelona, Valencia y los de las Illes Balears. En conjunto, suponen más de 7 millones de euros de ayudas que se prolongan más allá del año 2020.

Las medidas económicas de apoyo al sector marítimo-portuario no solo se centran en el Real Decreto 26/2020 al que alude la pregunta. En concreto, para continuar con la mitigación de los efectos económicos desfavorables provocados por la crisis del COVID -19 en el sector del transporte, que fueron los motivos que justificaron el contenido de las disposiciones incluidas en el citado Real Decreto-ley, en el momento actual se han aprobado, en el marco de los Presupuestos Generales del Estado de 2021, reducciones adicionales de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, mediante la incorporación de nuevas bonificaciones y la reducción de los coeficientes a estas tasas portuarias, dentro de los límites legales. En total, son 13 Autoridades Portuarias las que se suman a una bajada de alguna de estas tasas por vía coeficientes, cuyo efecto medio



sobre el sistema es una rebaja de algo más del 4% de los ingresos totales equivalentes, en términos comparativos con respecto al año 2019.

Por otro lado, se informa que se prevén inversiones por las Autoridades Portuarias destinadas al tráfico de pasajeros, por un importe superior a 300 Meuros en el horizonte 2020-2024. Estas actuaciones se destinarán al desarrollo de muelles o terminales de pasajeros. En este caso, las cantidades se agrupan dentro del concepto “pasajeros”, que puede incluir tanto cruceros como líneas regulares. Con cargo a este presupuesto, destacan actuaciones relacionadas con muelles y estaciones marítimas en Baleares, ampliaciones en el muelle Adosado de Barcelona, muelle de Naos en Arrecife, muelle de Baleares en el puerto de Tarragona o la adecuación de instalaciones para cruceros en el Puerto de Valencia.

De conformidad con lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), existe un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios, a fin de acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Puertos del Estado elabora un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones de dicho Observatorio Permanente.

En la web del Observatorio <http://observatorio.puertos.es//>, se dispone de diversos estudios sobre los costes de los servicios portuarios.

Por otro lado, conviene significar, que los costes asociados a las tasas de utilización se encuentran recogidos en el TRLPEMM y en los Presupuestos Generales del Estado, dado que se rigen por el principio de reserva de ley.

Las Autoridades Portuarias disponen del servicio de atención a los usuarios.

Por último, se indica que, por parte de ADIF, se está impulsando la mejora de las conexiones intermodales para el fomento del tráfico ferroviario de mercancías, de esta manera en la actualidad se han firmado 11 Convenios y un Protocolo con distintas Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, así como un Convenio firmado exclusivamente con Puertos del Estado.

Estos Convenios tienen por objeto dotar de conexión ferroviaria a los Puertos o mejorar las prestaciones de las conexiones ferroviarias existentes, impulsando las posibilidades logísticas de desarrollo del Puerto y su área geográfica de influencia potenciando la máxima intermodalidad en el transporte de mercancías.

Madrid, 23 de febrero de 2021