

## **INTERVENCIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO**

Sr. Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor; Sr. Presidente de ECSA, D. Juan Riva; Señoras y señores. Buenas noches a todos.

En primer lugar quiero agradecer a la Asociación de Navieros Europeos (ECSA) y a ANAVE la invitación que me han hecho con ocasión de sus Asambleas anuales.

### **Importancia del sector marítimo y portuario**

Quiero comenzar mi intervención trasladándoles el apoyo y respaldo del Gobierno y, en particular del Ministerio de Fomento, al sector marítimo y, como parte fundamental dentro del mismo, al sector naviero.

El transporte marítimo tiene una importancia estratégica para España y para Europa. Es un sector clave para España, por todo el tráfico generado entre la península, Canarias y Baleares, Ceuta y Melilla, así como los tráficos interinsulares; también porque más del 70% del comercio exterior español se canaliza por vía marítima (un 53% en el caso del comercio con la Unión Europea).

Además, tenemos una posición geográfica estratégica en relación con las grandes rutas del tráfico marítimo internacional y respecto de mercados ya consolidados, como el Mediterráneo, y emergentes como el africano o el latinoamericano.

El comercio marítimo español está destacando por su dinamismo y su capacidad para salir al exterior. Como ejemplo citaré los tráficos de tránsito de contenedores, que se han incrementado más de un 24% desde 2009. O las exportaciones marítimas, que en el mismo período se han incrementado un 54%.

El modelo portuario español actual está demostrando una gran fortaleza frente a la crisis. En el ejercicio pasado, 2012, se movieron 474,8 millones de toneladas, lo que representó un aumento del tráfico del 3,9% respecto al año anterior. Asimismo, en 2012 mejoró la situación económica de las Autoridades Portuarias, incrementándose su EBITDA hasta los 636 M€ y alcanzando un resultado positivo de 229 M€.

Para el resto de Europa no es menos importante el sector marítimo: la Unión Europea tiene unos 70.000 km de costas. 22 Estados de la Unión son costeros y 25 tienen flota. Cerca del 40% de la flota mundial está controlada por compañías europeas y unos 400 millones de pasajeros pasan por los puertos de la Unión Europea.

### **Temas de Marina Mercante**

En el Ministerio de Fomento sabemos la importancia de mantener una flota capaz de contribuir a la eficiencia del sistema de transporte en España y en la Unión Europea. Por eso, defendemos la necesidad de mantener un sistema de ayudas de Estado al sector naviero en la Unión Europea, estable y con la debida seguridad jurídica. Las herramientas administrativas de competitividad que actualmente son comunes en la Unión Europea, principalmente las referidas a los Registros Especiales, como es el Registro Canario, y la tributación por tonelaje, han demostrado su eficacia para retener e incrementar la flota bajo pabellones europeos. De esta evidencia de éxito no debería por lo tanto derivar ninguna modificación que alterase sustancialmente el *statu quo* actual, pues conllevaría el riesgo de ver reducida la aportación europea en un sector primordial de la actividad económica mundial.

También estamos trabajando en los mecanismos necesarios para que nuestro Registro cuente con una regulación adecuada, que responda a las necesidades de flexibilidad y fiabilidad del

sistema de inspección de buques español. El texto del Real Decreto que recoge estas modificaciones se encuentra ya en fase de consulta con los agentes del sector.

Igualmente, la nueva Ley de Navegación Marítima -que también ha contado con la colaboración de ANAVE-, contribuirá a mejorar la seguridad jurídica de los agentes marítimos en nuestro país.

Quiero decirles que estamos trabajando, como ya ha mencionado el Presidente Utor en su intervención, para que el próximo 20 de agosto las disposiciones que entrarán en vigor del Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo del año 2006 estén plenamente aplicadas.

### **Competitividad y mejora de la eficiencia**

Somos plenamente conscientes del entorno fuertemente competitivo en el que se desenvuelve el comercio internacional y, con él, el mercado del transporte marítimo. Por ello, es necesario incrementar la eficiencia en todas sus dimensiones (económica, técnica y ambiental) y en todos sus niveles (organizaciones y sectores).

Además, la infraestructura portuaria no va a suponer en España una limitación a la actividad, gracias al esfuerzo inversor realizado en nuestro sistema portuario, que nos permite atender a cualquier tipo de buque de los que están en servicio actualmente y garantizar la capacidad necesaria para atender cualquier demanda de tráfico en los próximos 20 años.

La adaptación al cliente es un factor clave de la competitividad de las empresas del sector, y ello implica promover desde las Administraciones las condiciones para que las empresas puedan desarrollar una oferta de servicios flexible, de bajo coste, integrada e intermodal. Por esta razón hemos impulsado un diálogo con el sector en el marco de una estrategia logística que se apoya decisivamente en los puertos y con la que pretendemos, entre otras cuestiones, dar respuesta a las necesidades del sector marítimo.

Estamos decididos a desarrollar soluciones competitivas, apoyadas en el transporte ferroviario, que contribuyan a optimizar la logística del transporte marítimo y queremos contar con su experiencia en este sentido. La integración de servicios marítimo-terrestres es decisiva para nuestros puertos si queremos ampliar nuestro hinterland y sabemos de la capacidad e interés de sus empresas para liderar esa integración. Los Gobiernos de la Unión Europea no sólo debemos mejorar el transporte marítimo en nuestros respectivos países, sino que, abriendo la perspectiva nacional, debemos mirar más allá de nuestras fronteras y crear unas redes de transporte europeas que sean de la máxima eficiencia.

Quiero añadir que animamos a los navieros europeos a optar a terminales en nuestros puertos. Somos una alternativa para los tráficos origen/destino a otros países de Europa y nuestra estrategia es la de integrarnos en la organización logística europea; la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo persigue esos objetivos.

Nuestros puertos pueden representar ahorros de tiempo para los navieros con respecto a otros puertos europeos.

### **Autopistas del Mar**

En esta lógica de integración de servicios, apoyamos decididamente el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (TMCD), de las Autopistas del Mar y, en general, del tráfico de carga rodada en donde existe una alternativa de transporte por carretera.

Según datos del Centro Español de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, el 40% de las relaciones de tráfico por carretera con Italia se canalizan, actualmente, a través de

servicios de TMCD. Sin embargo, entre la península ibérica y el resto de Europa apenas supera el 16%, lo que pone de manifiesto el potencial existente.

Somos conscientes de las dificultades que entraña para las empresas navieras el lanzamiento de un servicio de TMCD, dada la fuerte competencia de la cadena terrestre pura. Por este motivo hemos introducido en la legislación portuaria un régimen económico específico, más barato y flexible, para los buques que realicen este tipo de tráficos.

Y por la misma razón defendemos en Europa la necesidad de mantener un régimen de ayudas al desarrollo de las Autopistas del Mar compatible con las reglas del mercado y su pertenencia a la Red Básica Transeuropea que próximamente adoptarán el Parlamento y el Consejo europeos.

Las Autopistas del Mar con Francia (Gijón/Nantes y Vigo/Nantes) son un buen ejemplo de ello.

### **Medidas de reforma**

Quiero decirles también que el Ministerio de Fomento tiene la firme voluntad de avanzar en las reformas que permitan incentivar la actividad portuaria y consecuentemente el tráfico marítimo.

En este sentido, estamos trabajando en un paquete de medidas, que esperamos tener completado a lo largo de este año, con el objetivo de mejorar la competitividad de los puertos españoles, reduciendo costes, y hacerlos más atractivos para la inversión privada.

Les destaco las más importantes:

- 1) Una revisión transitoria de determinadas condiciones que rigen las concesiones demaniales que tenemos en los puertos, a fin de reducir sus dificultades financieras y favorecer su competitividad en un mercado globalizado. Asimismo, una ampliación de los plazos de las concesiones hasta 50 años, a la vista de las mayores exigencias de inversión que actualmente requiere el negocio portuario a los operadores privados.
- 2) Una revisión a la baja de las tasas portuarias, de forma que, sin poner en peligro la autosuficiencia de las Autoridades Portuarias, contribuyamos a ese ajuste en precio que nos piden los agentes económicos implicados en el comercio exterior.

En este sentido, estamos estudiando reducir el coste de la ocupación en los puertos, reduciendo en un 8,5% la carga que se repercute a los operadores portuarios en forma de tasa de ocupación (coste fijo), basculando hacia la tasa de actividad (coste variable), lo que permitirá una mejor adaptación de los operadores a las fluctuaciones de la demanda. Asimismo, en el caso de las tasas de utilización, entre las cuales se incluye la tasa al buque, se propondrá disminuir tanto las cuantías básicas, en un mínimo del 5%, como una readaptación de los coeficientes correctores, con valoraciones plurianuales de los mismos, para dotarlos de mayor estabilidad.

- 3) La supresión de barreras y rigideces que aún persisten en la prestación de los servicios portuarios que merman la capacidad competitiva de las empresas de nuestro sector.
- 4) Para que los puertos estén bien integrados en el sistema general de transporte, queremos crear un Fondo destinado a las inversiones en conexiones ferroviarias y viarias de los puertos, que se nutra de los beneficios que genera el propio sistema. Esta medida no se plantea sin antes proponer una rebaja de las tasas portuarias y una reducción de la rentabilidad objetivo de nuestros puertos hasta el 2% de los activos al ser necesarios menores recursos para inversiones.

## **Conclusión**

Todas estas mejoras de la competitividad de los puertos asociadas a las mejoras de la conectividad bien valen el esfuerzo de todos. Así, podremos contribuir a que la economía productiva española, con vocación exportadora, siga avanzando.

Les reitero mi agradecimiento por la invitación y la oportunidad que me han brindado para compartir con ustedes algunas de las cuestiones vinculadas al sector marítimo en las que estamos trabajando.

Quiero concluir diciendo que la colaboración entre la administración y los agentes privados es fundamental para promover el desarrollo del comercio marítimo español, europeo e internacional.

Las puertas del Ministerio de Fomento y, en particular, de la Administración marítima española están abiertas a esa cooperación y al diálogo, para trabajar conjuntamente en beneficio del sector y de todos los ciudadanos.

Felicito al sector español y europeo del transporte marítimo y a todos los que han hecho posible que hoy contemos con una industria marítima que es puntera en el mundo.

Les deseo que la Asamblea anual de la Asociación Europea de Empresas Navieras sea muy fructífera.

Muchas gracias.