



Puertos del Estado, con la estrecha colaboración de la iniciativa privada, defiende el papel estratégico de los puertos para la sostenibilidad del sistema de transporte

Los puertos españoles ante el reto de incrementar su competitividad

- La deuda de los puertos se ha reducido un 19,3% en esta legislatura, pasando de 2.659 M€ en 2011 a 2.145 M€ en 2015
- Las tasas portuarias de utilización y ocupación se han reducido un 5 y un 8,5%, respectivamente
- La inversión privada superará los 859 M€ en 2016, un 83% más que en 2015
- 29 actuaciones serán financiadas mediante el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria
- Los tráficos portuarios han crecido un 9,4% durante la legislatura, pasando de los 457 millones de Tm en 2011 a cerca de 500 millones al cierre de 2015

19-10-2015 (Ministerio de Fomento). Puertos del Estado ha organizado la **Jornada "Claves para la competitividad de los puertos españoles"**. con el objetivo de revisar la situación en que se encuentran nuestros puertos, y los retos y desafíos a los que se enfrentan en el futuro. Para su preparación se ha contado con el patrocinio de **APM Terminals, Berge, BEST, DP World, Ership, Grupo Alonso, Grimaldi Group, Grupo Davila, Grupo Nogar, Grupo Suardiaz, Grupo TCB, MSC y Noatum.**

La jornada se articulará en torno a cuatro mesas redondas (**Posición en el entorno competitivo; La situación del sector en España: Análisis DAFO; Operadores independientes versus navieras: ¿Es posible la convivencia?; y Estrategias para la ampliación del hinterland y el foreland: el reto de la conectividad terrestre y marítima**) contará con la participación de los máximos responsables de puertos como los de **Amberes o TangerMed**, de las **Asociaciones de Puertos portugueses e italianos**, y la presencia de **empresas navieras y terminalistas como Hutchison, Yilport Holding; así como representantes de grandes empresas multinacionales implicadas en actividades de infraestructuras, transporte y logística como MSC y Transfesa.**



– RETOS Y OBJETIVOS CUMPLIDOS EN ESTA LEGISLATURA POR
PUERTOS DEL ESTADO

Al comenzar la Legislatura que ahora finaliza nos encontrábamos con situaciones muy diversas en las diferentes Autoridades Portuarias. Así, mientras unas contaban con rentabilidades positivas de hasta el +6%, muy por encima de la rentabilidad del 2,5 % que prevé la actual Ley de Puertos, otras se situaban con rentabilidades negativas de hasta un -3 %; es decir, teníamos organismos portuarios con situaciones financieras saneadas y solventes, junto con otros con elevados endeudamientos y escasa capacidad de generación de recursos. Nuestro objetivo ha sido que los puertos del Estado consoliden sus ratios económicos.

Por otro lado, **el endeudamiento bancario a largo y corto plazo del sistema portuario que a finales de 2011 ascendía a 2.659 M€, pasa a 2.625 M€ en 2012, 2.451 M€ en 2013 y 2.236M€ en 2014.** Se espera que finalice **en 2015 por debajo de los 2.145, rompiendo por primera vez, en esta legislatura, la tendencia histórica de endeudamiento creciente de nuestros puertos.**

Igualmente, a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2014, y a propuesta de Puertos del Estado, **se redujeron las cuantías básicas de las tasas portuarias de utilización en un 5% y del 8,5% en las tasas de ocupación.** La reducción para los tráficos marítimos de corta distancia (TMCD) alcanzó el 7,5%. En la Ley de Control de la Deuda Comercial del Estado se incluyó también la completa desindexación de las tasas portuarias y de la valoración de los suelos portuarios, introduciéndose bonificaciones muy importantes en la tasa de ocupación de hasta el 75% para favorecer la inversión privada en los puertos. **En el ejercicio 2015 estas cuantías básicas se han mantenido congeladas en los valores de 2014 y se proyecta la misma congelación para el ejercicio 2016.** Por otro lado, en 2012 se bajaron por primera vez los Coeficientes Correctores de las tasas portuarias por debajo de 1 en aquellos puertos con una buena situación económico-financiera y más recientemente, en 2015, se han rebajado en un 50% el importe de la tasa del buque para aquellos propulsados por gas natural licuado, iniciativa que, a su vez, permitirá la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y el refuerzo de la competitividad de España aprovechando un combustible para el que disponemos de una infraestructura básica.



– LAS INVERSIONES PORTUARIAS, 719,3 M€ EN 2015, SE CENTRARÁN EN LA CONECTIVIDAD

En 2011 nos encontramos con situaciones de sobrecapacidad infraestructural en buena parte de nuestros puertos, esto significaba que existían infraestructuras portuarias manifiestamente infrautilizadas, que incidían negativamente en sus resultados y, en definitiva, en su competitividad. **En esta legislatura se ha dado respuesta a esta situación, evitando inversiones no asociadas a la evolución de la demanda y priorizando las mejoras en conectividad viaria y ferroviaria, así como en interoperabilidad de los puertos con las redes europeas.**

Los objetivos funcionales de las inversiones portuarias propuestas por Puertos del Estado han basculado, por tanto, el esfuerzo inversor de la obra "marítima" hacia el lado "terrestre" y hacia proyectos que mejoran la eficiencia y las condiciones de operatividad de los puertos, tales como obras de superestructura, proyectos de I+D+i, medioambientales, etc.

Frente a los más de 1.300 M€ anuales que se llegaron a invertir a finales de la década pasada (1.322 M€ en 2008, máximo histórico), la inversión pública en 2012 alcanzó 523 M€, 352 M€ en 2013, y 366M€ en 2014 a nivel de pagos, cifras notablemente más reducidas que en la legislatura anterior. **La previsión de cierre de 2015 es de 719,3 M€, esencialmente por la apuesta de la inversión hacia la conectividad terrestre.**

– LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA, ESENCIA DE LA GESTIÓN PORTUARIA EN ESPAÑA

Al hilo de lo anterior, uno de los rasgos de nuestro sistema portuario, que ha favorecido los buenos resultados del mismo, es el de ser un modelo generador de inversión privada. Este hecho se debe, fundamentalmente, al buen funcionamiento del modelo de colaboración público-privada de las concesiones, y al establecimiento de un marco abierto de acceso al mercado y de competencia, que impulsa políticas de inversión y fomento de la innovación.

En esta legislatura, **Puertos del Estado ha incentivado la inversión privada en los puertos a través de la reducción de costes de las tasas, del incremento de las bonificaciones por inversión en infraestructuras portuarias anteriormente mencionada, y a través del aumento de los plazos concesionales.**



Así, **se ha ampliado el plazo de las concesiones portuarias, elevándolo el límite máximo de 50 años**. Con esta medida se ha dado respuesta a las nuevas necesidades de inversión portuaria que requiere periodos de amortización más largos. El establecimiento de esta medida está siendo recibidas con mucho interés en el sector, como lo prueba el hecho de que **se hayan presentado 324 solicitudes de ampliación y 35 de prórroga**, que afectan a las 28 Autoridades Portuarias, con **un compromiso estimado de nuevas inversiones** por parte de los concesionarios que **supera los 1.670 M€**, de los que cerca de 110 M€ corresponderán reducciones tarifarias a los usuarios de los puertos, además de otros 300 M€ por inversiones ligadas a prórrogas.

Asimismo, hay que mencionar otros logros como el que **la superficie concesionada haya superado el 65% de la superficie disponible**; además, **la inversión privada global en la legislatura ha superado los 1.900 millones de euros**, consolidando un ratio de 1 euro de inversión pública por otro de inversión privada. Esperamos que **nuestros clientes inviertan 859 M€ en 2016**, un 83% más que la previsión de cierre de 2015.

– LA CONECTIVIDAD TERRESTRE, NECESIDAD Y APUESTA DE LOS PUERTOS

Puertos del Estado era consciente del déficit de conectividad terrestre de nuestros puertos estaba lastrando su competitividad. Por ello, la apuesta por la conectividad se ha llevado a cabo, desde el inicio de la legislatura, adaptando las redes ferro-portuarias interiores de los puertos y colaborando con ADIF en la financiación de los accesos a los puertos fuera de su actual zona de servicio, para su posterior ampliación.

Por ello, se creó **el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria**, que permitirá a los puertos participar en la financiación de los proyectos de conexión viaria y ferroviaria fuera de su zona de servicio, necesarios para dotar de adecuada accesibilidad a sus instalaciones. Además potenciará la competitividad de los puertos favoreciendo el transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario, y la sostenibilidad del sistema de transporte.

En aplicación del mismo, el 29 de julio de 2015 el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, constituido por todos los Presidentes de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, aprobó por

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



unanimidad los proyectos presentados para ser financiados con cargo al Fondo consistentes en **29 actuaciones que contarán con un presupuesto de 466,8 M€ hasta 2019**, con una anualidad de 113,7 M€ para 2016. De estos proyectos, 441,5 M€ corresponderán a proyectos ferroviarios y 25,3 M€ a proyectos viarios.

– EL INCREMENTO DEL TRÁFICO PORTUARIO: LA MEJOR PRUEBA DE UNA POLÍTICA PORTUARIA ACERTADA

Durante 2012 los puertos españoles crecieron por encima de la media de los puertos europeos. Frente a los 457 millones de toneladas movidos en 2011, en 2012 se produjo un incremento de los tráficos portuarios del 4% a pesar del entorno de crisis económica. En 2013 se alcanzaron 459 MTm, y en 2014, 482 MTm, lo que supuso un incremento del 5%, muy cerca del record histórico de 2007 en el que se contabilizaron 483 millones de toneladas.

De los 14,5 millones de TEUs movidos en 2014, el 54% lo fueron en tránsito, lo que significa que la oferta logístico-portuaria española convierte a nuestro país en una de las principales rutas marítimas del mundo.

Las importaciones por vía marítima experimentaron en 2014 un crecimiento del 5,61% llegando a los 180,8MTm, mientras que las exportaciones también crecieron un 4,82% hasta los 87,8MTm.

Se espera que la **legislatura finalice con un nivel de tráfico rozando los 500 millones de toneladas, superando el actual record histórico del sistema portuario de 483 MTm.**

En definitiva, con todos estos datos de partida, las exposiciones y debates que se producirán durante la Jornada aportarán las claves para incrementar la competitividad de los puertos españoles, y seguir evolucionando y dando pasos para ampliar radio de acción de nuestros puertos, y consolidarse, de la mano de la iniciativa privada, como las principales plataformas logísticas del Sur de Europa.