

Opinión

TRIBUNA



ARCHIVO

>> Viene de la página anterior

portuarios, garantizan la igualdad y competencia entre operadores y disciplinan los riesgos que asumen, las inversiones y en función de ellas el plazo de prestación, la retribución, los deberes del concesionario y la modificación del contrato en vez de prorrogar concesiones demaniales bajo condición incluso de que el sector privado colabore en la financiación de obras no portuarias.

La directiva 2014/23/UE lo propicia al aplicar las disposiciones que regulan las concesiones otorgadas por entidades adjudicadoras a las "actividades relativas a la explotación de una zona geográfica a fin de facilitar instalaciones... portuarias... u otras instalaciones propias de un terminal a transportistas por vía... marítima". La directiva excluye ciertamente de su ámbito las concesiones de dominio público en zonas

El dominio público no es apto para sustentar la explotación de obras y sectores económicos regulados, como el portuario

de puertos, pero son indiferentes, pues con ellas el poder público no otorga servicio alguno y sólo fija condiciones de ocupación y alquiler (cdo. 15); estas concesiones quedan sujetas a la directiva 2006/123/CE, de servicios en el mercado interior, al tratado y a la doctrina del Tribunal de Justicia.

En conclusión, el dominio público, cuya función es proteger ciertos bienes y cuyas tasas deben estar orientadas a costes, no es apto para sustentar la explotación de obras y sectores económicos regulados, como el portuario, en el que sus ingresos deben financiar la estrategia comercial y los planes de inversión de cada puerto conforme a la política portuaria del Estado.

El reglamento de la Unión Europea 2017/352, sobre servicios portuarios y financiación de los puertos, permite la explotación de servicios directamente o por contrato, como la ley de Puertos/1992. Las cuestiones que suscita sobre ayudas de Estado, fondos portuarios, tasas de puertos o sujeción a impuestos de los organismos portuarios, quedan para un próximo análisis, junto con otras esenciales, como la falta de planificación del sistema con el resultado de una ineficiente asignación de recursos públicos y de jerarquización y concentración de las inversiones en activos fijos portuarios y de conexión terrestre. ■

TRIBUNA

Íñigo de la Serna se enfrenta a la incredulidad del sector

Samir Awad Núñez
Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



■ Ya hace casi cuatro años que el Gobierno presentó la Estrategia Logística de España. Como herramienta de planificación de la situación logística nacional, supuso un loable esfuerzo de diagnóstico, establecimiento de objetivos y programación de medidas encaminadas a resolver los problemas estructurales de un sector cuya actividad, en el momento de la redacción de la estrategia, suponía el 5,5% del Producto Interior Bruto nacional y que empleaba a más de 850.000 personas.

El documento definitivo presentaba una estructura donde se plasmaban cuatro grandes objetivos: el impulso del sector logístico español como uno de los motores de nuestra economía; la mejora de la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de transporte en el marco de la cooperación entre los distintos modos; el desarrollo de una red intermodal que permita prestar servicios logísticos completos e integrados; y la puesta en marcha de las medidas pertinentes para potenciar el papel de España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de mercancías intercontinentales para Europa.

Estos objetivos se concretaban a través de 66 medidas, de las cuales, 18 tenían consideración de prioritarias, encaminadas a obtener unos resultados tangibles en el corto plazo. Fue partir de febrero de 2014 cuando se comienza a trabajar de forma efectiva la estrategia con una inversión prevista de aproximadamente 8.000 millones de euros hasta 2024.

Ahora, casi cuatro años después, vemos que el grado de desarrollo de las medidas de mayor calado para vencer los obstáculos que lastran al transporte de mercancías por ferrocarril y, con él, al sistema logístico nacional, siguen en fases de escaso desarrollo. Por dar algo de contexto a una afirmación tan categórica, haremos un repaso de los hitos principales en el desarrollo de las famosas autopistas ferroviarias que se pretenden como parte de la solución a estos problemas:

El ministerio de Fomento manifestó en varias ocasiones su interés y apoyo en el desarrollo de las autopistas ferroviarias en España tras la presentación de la Estrategia Logística de España. Sin embargo, no se avanzaron los primeros pasos hasta octubre de 2015, cuando el propio ministerio e Ineco publicaron un estudio sobre el desarrollo y la rentabilidad de las autopistas ferroviarias en la Península Ibérica. También en 2015, el Estado creó junto a Francia el grupo de trabajo franco-español para el desarrollo de las autopistas ferroviarias internacio-



MINISTERIO DE FOMENTO

nales. Ya en 2016, España y Francia presentaron en la convocatoria del mecanismo Conectar Europa CEF 2016 una solicitud conjunta para la elaboración de los proyectos necesarios para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias con una inversión de 10,59 millones de euros, de los que 1,53 millones correspondían a España. La ayuda concedida ascendió a 5,29 millones de euros para el establecimiento de

Cuatro años después de la presentación de la Estrategia Logística de España, el grado de desarrollo es escaso

los servicios en el Corredor Atlántico desde Vitoria-Gasteiz hasta París. De esta ayuda, 0,76 millones de euros corresponden a inversiones en España, incluyendo la adecuación de la Terminal de Jundiz en Vitoria-Gasteiz (huelga decir que el esfuerzo inversor español no será pequeño con una subvención como la obtenida).

Dentro del grupo de trabajo franco-español se aprobó una hoja de ruta para fijar las actuaciones principales a desarrollar, siendo una de ellas la celebración de "manifestaciones de interés", tanto para el material rodante, como para la explotación de

los propios servicios de transporte. El objetivo de éstas es aportar a los Estados información acerca de la respuesta del mercado a través de las expectativas de los potenciales operadores; las tecnologías disponibles; las exigencias del equilibrio económico de las autopistas ferroviarias (no debemos olvidar la situación de subvención que tienen las autopistas ferroviarias puestas en marcha hasta el momento) y, en último lugar, las posibles ubicaciones de las terminales. Sí, aunque parezca mentira, pues el desarrollo de nuevas terminales puede lastrar el desarrollo de los servicios de autopistas ferroviarias al dilatar aún más los plazos de puesta en servicio, se está pensando en construir nuevas terminales y no sólo en emplear las ya existentes. Todo sea por poner trabas y complicar aún más el mapa logístico nacional... A esto se le añade, además, la necesidad de una inversión de entre 16 y 32 millones de euros en las terminales existentes más lo que se tenga que invertir en cambiar los procedimientos de los terminalistas, según estimaciones que el director técnico de Red Logística de Andalucía, Onofre Sánchez, presentó en una jornada sobre el tema que se celebró recientemente en la sede del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Madrid.

Asimismo, en el grupo de trabajo se acordó estudiar las características de los itinerarios por los que discurren los servicios de autopistas ferrovia-

rias de los Corredores Mediterráneo y Atlántico, especialmente en lo relativo a las barreras a la interoperabilidad y a los gálibos necesarios. En este último caso, para Fomento, el gálibo GB1 sería el mínimo admisible para las condiciones actuales. Sin embargo, la UOTC solicitó recientemente la autorización PMA 44 toneladas para los trayectos iniciales y finales en camión que correspondan a un tráfico intermodal. Esto pone de manifiesto que las visiones de Fomento y de los operadores de transporte combinado están aún bastante alejadas.

En julio de 2017, Fomento recibió cinco propuestas para la convocatoria de manifestaciones de interés de los diseñadores y fabricantes de material rodante. Por último, el ministro Íñigo de la Serna anunció este septiembre una segunda convocatoria de manifestaciones de interés para los posibles interesados en la prestación de los servicios internacionales de autopista ferroviaria para estos corredores, prevista para este otoño.

Es decir, han pasado cuatro años para estar en el punto en el que se supone que teníamos que haber estado cuando se presentó la Estrategia Logística de España... ¡Y eso que la puesta en marcha de las autopistas ferroviarias estaba entre las medidas prioritarias a realizar en un corto plazo! Quizá sea culpa de un ansia triunfalista que llevó a mezclar la

El ministro tiene una tarea tan complicada como la de sacar adelante las autopistas ferroviarias: recuperar la confianza del sector

planificación estratégica, de largo plazo y en la que se presentan las líneas a trabajar, con la planificación directora, en la que se desarrolla la estrategia a través de la definición de aspectos más operativos...

No es de extrañar en este escenario el escepticismo del sector del transporte de mercancías, que tacha de "brindis al sol" la apuesta del ministerio de Fomento por las autopistas ferroviarias. Además de las dudas, motivadas en gran medida por las demostraciones pasadas de una preferencia manifiesta de orientar el esfuerzo inversor en exclusiva hacia el transporte de alta velocidad para pasajeros, el sector desconfía por un motivo que resulta fundamental en estos tiempos: la falta de transparencia. Y es que apenas han trascendido detalles en torno a los proyectos para estos corredores y eso, con los antecedentes que acabamos de presentar, genera una lógica incredulidad dentro del sector. El ministro tiene, por tanto, una tarea casi tan complicada como la de sacar adelante las autopistas ferroviarias: recuperar la confianza del sector en la gestión de la cartera que ostenta. ■