



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE

ESTADÍSTICA DEL SECTOR EMPRESARIAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO / AÉREO DE MERCANCÍAS

Proyecto Técnico

Unidad responsable: MITMA-Secretaría General de Transportes y Movilidad-
Dirección General de la Marina Mercante
Fecha: 25/05/2022

Índice

	Página
1. Identificación de la operación.	4
2. Origen de la demanda y justificación de su necesidad.....	4
3. Objetivos del proyecto	6
4. Clase de operación.....	6
5. Contenido	6
6. Características del proyecto	8
7. Plan de difusión y periodicidad	9
8. Calendario de implantación	10
9. Estimación de costes.....	10

NOTA PREVIA:

Para determinar el contenido del proyecto técnico se tendrá en cuenta la clasificación de las estadísticas siguiente:

- A. *Estadísticas propiamente dichas con recogida directa de datos.*
- B. *Estadísticas propiamente dichas con utilización de datos administrativos.*
- C. *Estadísticas de síntesis y análisis.*
- D. *Recopilaciones estadísticas.*
- E. *Estadísticas de infraestructura y metodología estadística.*

1. Identificación de la operación.

Se indicará la siguiente información:

- Código y denominación PEN de la operación estadística que se presenta a dictamen:

25009 Estadística del Sector Empresarial de Transporte Marítimo / Aéreo de Mercancías (MITMA)

- Código y denominación de las operaciones estadísticas integradas en la operación PEN.

25009 Estadística del Sector Empresarial de Transporte Marítimo / Aéreo de Mercancías (MITMA)

- Unidad responsable de la operación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana – Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Unidad ejecutora: Secretaría General de Transporte y Movilidad- Dirección General de la Marina Mercante

- Organismos/Unidades colaboradores, si es el caso.

Delegación de Gobierno de Canarias

- Antecedentes de la operación, indicando si se trata de una operación nueva o bien de una operación ya dictaminada que ha sufrido modificaciones metodológicas sustanciales.

Operación nueva

- Fecha del último dictamen, si es el caso.

Operación nueva

- Motivación de la solicitud de dictamen, explicando las razones que llevan a la unidad a solicitar un nuevo dictamen.

Operación nueva

2. Origen de la demanda y justificación de su necesidad.

El objetivo de esta operación estadística es adquirir el necesario conocimiento del mercado para la aplicación de políticas públicas que garanticen la provisión de los servicios y la compensación a los usuarios por los costes adicionales ocasionados por la localización de su actividad en territorios extrapensinsulares.

En concreto, esta estadística se utilizará para el cálculo de los costes tipo.

En aplicación del mandato contenido en el artículo 138.1 de la Constitución Española, de atender al hecho insular, y la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, se viene regulando un régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, cuya finalidad es compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía del archipiélago del territorio peninsular y de la Unión Europea.

Los reales decretos de aplicación en el caso de las Islas Canarias son:

- Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas (agrícolas) en el anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
- Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas (industriales) en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

Estos reales decretos establecen la necesidad de determinar unos costes tipo cada año, que puedan servir de referencia para fijar unos topes a las subvenciones otorgadas y evitar posibles sobrecompensaciones.

El MITMA es responsable del programa (441P) de los PGE que recoge las subvenciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias o en las Islas Baleares.

La determinación anual de estos costes tipo para calcular las compensaciones de los transportes realizados en las Islas Canarias en el año inmediatamente anterior es competencia del MITMA, que recaba la información necesaria de los operadores independientes que actúan en las rutas tipo objetivo (tráfico interinsular y trayecto Canarias-Cádiz, en el caso del transporte marítimo, y Canarias-ASM Barajas en el aéreo). Esta operación estadística tiene el fin último de recabar esta información.

A partir de la información recogida, se establece un coste tipo para cada ruta tipo y unidad de transporte empleada: contenedor teus 45', 40' y 20' (pies), metro lineal de la plataforma y kilos de mercancía transportados, distinguiendo en cada caso si se ha incurrido en alquiler de plataforma o contenedor frigorífico necesario para la conservación durante el transporte de los productos perecederos.

Los costes tipo calculados para el transporte de mercancías agrícolas e industriales se publican todos los años en sendas órdenes TMA, y permiten a la Delegación del Gobierno en Canarias, como órgano gestor de las subvenciones, calcular la subvención correspondiente a cada solicitud recibida y aprobada, en función de las limitaciones establecidas en el marco normativo vigente y las disponibilidades presupuestarias.

Si bien el cálculo de los costes tipo se realiza para los trayectos en las rutas tipo objetivo (tráfico interinsular y trayecto Canarias-Cádiz, en el caso del transporte marítimo, y Canarias-ASM Barajas en el aéreo), se considera oportuno tener la posibilidad de disponer de información sobre el resto de trayectos entre otros puntos de la península y los territorios extrapensinsulares (incluyendo las Islas

Baleares, Ceuta y Melilla) y en los trayectos interinsulares en las Islas Baleares, con el fin de disponer de información de contraste.

Se considera el uso de la estadística oportuno y proporcional, ya que únicamente se recabarán los datos estrictamente necesarios y con el objetivo expuesto previamente, y con la finalidad última de la que los costes tipo calculados sean ajustados a la realidad de mercado, y por lo tanto, las subvenciones sean proporcionales a la necesidad real de las empresas beneficiarias de las mismas, haciéndose con ello un buen uso de los fondos públicos.

La alternativa barajada es la solicitud voluntaria de los datos a las compañías aéreas y navieras. Este procedimiento se ha realizado así hasta la fecha, con el resultado de que muchas compañías, al tratarse de información de carácter económico, se negaban a trasladar esta información al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Por eso se ha detectado la necesidad de crear esta operación estadística, con el fin de que se establezca la obligatoriedad de aportar los datos, y así obtener un valor realista de los costes tipo.

3. Objetivos del proyecto

Disponer de información sobre los costes del transporte de mercancías en relación con los territorios extrapeninsulares, tanto por vía marítima como aérea.

No responde ningún requerimiento específico de información internacional o supranacional.

4. Clase de operación

Se realizará el análisis de los precios medios aplicados anualmente en el transporte de mercancías marítimo y aéreo en los distintos trayectos entre los territorios extrapeninsulares y la península, así como en los trayectos interinsulares.

Las variables de clasificación serán las unidades estándar habitualmente utilizadas en transporte de mercancías aéreo y marítimo, unidades refrigeradas, unidades especiales y unidades en vacío, por unidad de presentación de mercancía (kilos, toneladas, metros lineales de equipo rodante, contenedores de 20, 40 y 45 pies).

Se miden, por tanto, niveles agregados de los precios medios aplicados a dichos transportes.

5. Contenido

5.1 POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO

La población objeto de estudio será:

- Las compañías operadoras que realizan actividades de transporte de mercancías marítimo y aéreo entre los territorios extrapeninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) y la Península.

- Las compañías operadoras que realizan actividades de transporte de mercancías marítimo y aéreo en los trayectos interinsulares en las Islas Canarias.
- Las compañías operadoras que realizan actividades de transporte de mercancías marítimo y aéreo en los trayectos interinsulares en las Islas Baleares.

Están excluidas las compañías operadoras que **no realicen** actividades de transporte de mercancías marítimo y aéreo entre los territorios extrapeninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) y la Península, o en trayectos interinsulares, tanto en las Islas Canarias como en las Islas Baleares.

5.2 ÁMBITO GEOGRÁFICO O TERRITORIAL

Conexiones aéreas y marítimas entre la península y los territorios extrapeninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) y trayectos interinsulares en las Islas Baleares y las Islas Canarias.

5.3 PERIODO/S DE REFERENCIA DE LOS DATOS

Año natural (2021 para la primera anualidad) – Operación estructural

5.4 VARIABLES DE ESTUDIO Y CLASIFICACIÓN

Precios medios aplicados anualmente en el transporte de mercancías marítimo y aéreo en los distintos trayectos entre los territorios extrapeninsulares y la península, así como en los trayectos interinsulares.

Se deberá:

1. Indicar importes en euros para cada unidad de presentación de la mercancía: kilo, tonelada, metro lineal, T20, T40 y T45.
2. Completar toda la información para todos los trayectos en los que la empresa haya prestado o comercializado servicios.

Variables de estudio:

Los costes medios deberán incluir:

- Gastos de Gestión Administrativa: Asociados a la emisión de documentación
- Costes de manipulación en los puertos: Costes en los puertos de origen y destino asociados a la carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías dentro de la zona de servicio del puerto (THC)
- Tasas Portuarias: Tasas portuarias aplicadas en los puertos de origen y destino a las mercancías y la tara de los elementos de transporte
- Costes controles seguridad y protección: Costes de seguridad y protección de los buques y de las instalaciones portuarias (ISPS)
- BAF: Recargo por incremento del coste del combustible

- Alquiler Equipos Frigoríficos: Costes de alquiler de las unidades de transporte frigorífico de productos perecederos
- Recargos por Fletes Especiales: en función de las unidades de transporte empleadas (exceso en las dimensiones estándar o uso de equipos especiales)
- Retorno de Equipos en Vacío: Costes del retorno o vuelta a la misma isla de origen de los elementos de transporte en vacío

Variables de clasificación:

Los datos se refieren a los precios medios aplicados a las unidades estándar habitualmente utilizadas, unidades refrigeradas, unidades especiales y unidades en vacío.

Los datos se proporcionarán por unidad de presentación de mercancía (kilos, toneladas, metros lineales de equipo rodante, contenedores de 20, 40 y 45 pies).

5.5 ESTADÍSTICAS BASE

No aplica

6. Características del proyecto

6.1 UNIDADES DE OBSERVACIÓN A LAS QUE SE REFIEREN LOS DATOS PRIMARIOS

Precios medios aplicados al transporte de mercancías por kilo por los operadores de transporte aéreo y por kilo, tonelada, metro lineal y contenedores de 20, 40 y 45 pies por los operadores de transporte marítimo en los trayectos península – territorios extrapeninsulares y trayectos interinsulares.

6.2 METODOLOGÍA DE LA RECOGIDA DE LOS DATOS

La fuente de información usada es la consulta directa a los operadores y agentes que actúan en las rutas entre la península y los territorios extrapeninsulares, así como en las relaciones interinsulares.

6.3 DISEÑO MUESTRAL

La muestra a la que se dirige el cuestionario tiene como objetivo alcanzar una representatividad de al menos el 80% de los kilos transportados en los tráficos península- territorios extrapeninsulares y en los trayectos interinsulares.

La encuesta se dirige a todos los operadores independientes de los que se dispone de dirección y teléfono de contacto.

El error de muestreo a priori no existe porque es una operación censal en la que se solicita información a todas las empresas operadoras que intervienen en este

mercado, siempre que se identifique que se trate de un operador independiente (no vinculado a cargadores ni receptores de la mercancía) y que se disponga de la información de contacto.

El error de muestreo máximo considerado, teniendo en cuenta las circunstancias indicadas, es del 20% (estimado para un para un nivel de confianza del 95% y un número en torno a 30 operadores en el mercado de transporte marítimo y 10 en el mercado de transporte aéreo).

6.4 FORMA DE RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE LOS DATOS

La recogida se realizará mediante un cuestionario que se remitirá por correo electrónico, acompañado de una carta en la que se indicará la necesidad de aportar la información y la fecha máxima para que se envíe.

Este cuestionario será una hoja Excel en la que se incluirán las instrucciones para rellenar la información solicitada. Se adjunta la hoja Excel de muestra con el ejemplo de los trayectos relativos a las Islas Canarias.

En futuras anualidades se prevé el empleo de cuestionarios web que se pondrá a disposición de las empresas operadoras de transporte de mercancías que deban rellenar la información a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se informará de la fecha máxima para su cumplimentación a través de correo electrónico.

6.5 PERIODICIDAD DE LA RECOGIDA DE LOS DATOS

Anual

7. Plan de difusión y periodicidad

7.1 PLAN DE DIFUSIÓN

Datos generales agregados. No se prevé difusión de los datos recopilados de manera directa al tratarse de información sensible de carácter comercial. Debe tenerse en cuenta que algunas de las rutas indicadas solo son operadas por uno o dos operadores.

No obstante, los datos se usarán para el cálculo anual de los costes tipo conforme a lo establecido en el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias y en el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

La publicación de estos costes tipo, que puede considerarse como una publicación de los datos agregados, se realizará de manera anual mediante la publicación de las correspondientes Órdenes Ministeriales.

7.2 PERIODICIDAD DE LA DIFUSIÓN (TIPOS A, B, C Y D)

No se prevé difusión de los datos de manera directa al tratarse de información de carácter comercial que podría tener afección a la competencia.

No obstante, los datos de carácter agregado se harán públicos mediante la publicación de las Órdenes de costes tipo que se obtendrán a partir de los datos recabados será anual.

8. Calendario de implantación

Inicio 2022, revisiones anuales

9. Estimación de costes

25.047,33 euros