

e! MERCANTIL

Los actores marítimos reclaman más rebajas de tasas en la modificación de la Ley de Puertos

Los principales actores del negocio logístico portuario reclaman una disminución de las tasas en sus alegaciones al anteproyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) y de la Ley de Navegación Marítima. Las principales demandas realizadas por las asociaciones, tanto en el proceso que finalizó en el mes de marzo como en el que concluyó el pasado 29 de diciembre, se han centrado en una mejora de las condiciones económicas tanto para concesionarios como para navieras, con el fin de conseguir “un impacto positivo sobre la economía y el crecimiento del empleo y del PIB que supondría esta rebaja de tasas”, tal y como ha indicado el presidente de la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (Pipe), José Luis Almazán.

En este sentido, la plataforma propone una bajada de la tasa de ocupación del 30% y modificaciones o mejoras en la tasa de actividad mediante una serie de mecanismos que han explicado en sus alegaciones. La Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco) se ha manifestado en el mismo sentido. De hecho, ha solicitado eliminar la discrecionalidad de las autoridades portuarias respecto a la revisión de la tasa de actividad y el incremento de la bonificación prevista por la realización de obras y dragados. En este sentido, Pipe ha reclamado excluir “de los principios de cuantificación de los ingresos portuarios las obras de infraestructura como las de abrigo y atraque que son de uso y aprovechamiento general”. En el caso de las navieras, la Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha solicitado ampliar la bonificación de la tasa del buque a la tasa del pasaje y de la mercancía “para aquellos barcos que usen combustibles alternativos con el fin de ayudar en la transición energética al transporte marítimo”, ha apuntado la directora de la asociación, Elena Seco.

ALEGACIONES PRESENTADAS POR DIFERENTES ASOCIACIONES DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO



ANESCO
PLATAFORMA DE INVERSORES EN PUERTOS ESPAÑOLES
ANAVE
FETEIA

- Mejorar el sistema de gobernanza portuaria:
 - Dar mayor cabida al sector privado, en particular a los usuarios de los servicios portuarios en los consejos de administración de las autoridades portuarias
 - Mejora del método de gestión de incidencias y daños a las mercancías para no forzar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero

eI MERCANTIL

José Luis Almazán ha señalado que en el año 1992, cuando se elaboró la Ley de Puertos, “los recintos españoles movían 250 millones de toneladas y todas las obras estaban por hacer”. Ahora, 30 años después, “se ha más que duplicado el tráfico y la mayoría de las grandes obras ya están hechas, bien con ayuda de los fondos europeos o de la inversión privada”. Por ello, el presidente de Pipe ha manifestado que es “un modelo que hay que replantear, ya que la situación de las autoridades portuarias es extraordinariamente desahogada y hay margen más que de sobra para rebajar las tasas”.

MAYOR PROTAGONISMO DE LOS ACTORES PRIVADOS EN LA GOBERNANZA
Junto a la rebaja de tasas, otro aspecto que ha sido ampliamente demandado por las asociaciones sectoriales ha sido el de la mejora de la gobernanza portuaria para dar mayor protagonismo al sector privado. En este sentido, la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra), que presentó sus alegaciones en marzo, ha reclamado dar “mayor cabida al sector privado, en particular a los usuarios de los servicios portuarios en los consejos de administración de las autoridades portuarias”. Con ello se busca, ha añadido, “impulsar una autoridad portuaria más abierta y cercana a los sectores económicos concurrentes en el puerto y se logrará una diversidad de perfiles y un mayor conocimiento del mercado portuario, que permitirá mejorar el desarrollo de los puertos y la competitividad”.



“Pedimos intervenir en los procesos porque la inversión privada ha sido tan importante como la pública”

José Luis Almazán Presidente de la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles
(Pipe)

En este mismo sentido, Pipe ha demandado “establecer un trámite de audiencia a los concesionarios en los procesos de aprobación de los planes de inversión y empresa”. José Luis Almazán ha subrayado que, en los últimos años, “la inversión privada ha sido tan importante en términos cuantitativos como la pública” y por ello ha reclamado “intervenir más en los procesos, acompañar las inversiones con un criterio de competitividad o de país para que tengan el mayor impacto posible”. Este incremento de la inversión privada, en opinión del presidente de Pipe, “justifica crear mejores procesos y nuevas tendencias y conocer por dónde irán las inversiones privadas y acompañarlas con las públicas”. La Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob) ha coincidido en la reclamación “de la composición de los consejos de administración” en las alegaciones presentadas en marzo, según ha señalado su director general, Julio Fernández.

Anesco y Pipe también han centrado sus alegaciones en aspectos relativos a las concesiones portuarias. La primera ha reclamado “mayor flexibilidad en la determinación de la fecha de inicio del cómputo de los plazos concesionales y su suspensión”. Además, ha demandado métodos alternativos “para el cálculo de la base imponible en relación a la valoración de terrenos, infraestructuras, superestructuras e instalaciones, así como en el cálculo de la

eI MERCANTIL

depreciación y la vida útil”. Con respecto a este asunto, la plataforma de inversores privados ha señalado que se debe “regular a nivel legal cómo se calcula la depreciación de los bienes e instalaciones portuarias”. Junto a ello, Anesco pide “aclarar en la normativa que, en aquellas concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la Ley 27/1992, se podrá optar a prorrogar su plazo concesional”.

La gestión de incidencias y el suministro de combustible son otras de las demandas de las asociaciones

Por su parte, los navieros y los transitarios han coincidido en reclamar mejoras ante las posibles incidencias. La directora general de Anave, Elena Seco, ha señalado que se debe “alinearse la normativa española con el derecho marítimo internacional en relación con el régimen de responsabilidad e indemnización de los buques o el funcionamiento de los seguros de protección e indemnización”. En este sentido, Feteia ha señalado la necesidad de “mejorar el método de gestión de incidencias y daños a las mercancías para no forzar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero bajo una jurisdicción extranjera, lo que resulta costoso y difícil”.

Asimismo, Anave ha demandado mayor claridad en la regulación del servicio de suministro de combustible, con el objetivo “de mantener, en la mayor medida posible la regulación actual, minimizando los aspectos de los cambios que haya que introducir para dar cumplimiento al reglamento de la Unión Europea 252/2017”, ha afirmado su directora, Elena Seco. En este sentido, el director general de Asecob, Julio Fernández, ha destacado que Puertos del Estado “ha aprovechado la tramitación para introducir la catalogación de suministro de combustible como servicio portuario, tal y como indica el reglamento de la Unión Europea”.