

# Nota de Prensa

Madrid, 25 de mayo de 2010

## ANAVE PIDE QUE LA NUEVA LEY SE UTILICE PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS

Cuando el gobierno aprobó este proyecto de Ley, en marzo de 2009, desde ANAVE declaramos que el mismo resultaba “*claramente insatisfactorio para las empresas navieras españolas*”, principalmente por 4 razones:

- a. No ser el resultado de un consenso con amplio apoyo parlamentario.
- b. En el apartado de las tasas, resultar gravemente perjudicial para las navieras españolas y sus clientes, especialmente en los tráficos con territorios españoles no peninsulares y en los intraeuropeos de *short sea shipping*.
- c. Dejar excesivo campo a la libertad de cada Autoridad Portuaria para la fijación de las cuantías de las tasas, sin mecanismos que protegiesen a los usuarios cautivos.
- d. No incluir ningún avance hacia una mayor eficiencia en la regulación del servicio de estiba.

El texto aprobado en el Congreso la pasada semana, de forma muy sintética:

- a. Es el resultado de un consenso entre los dos partidos mayoritarios, lo que parece asegurar una estabilidad del marco regulador de los puertos.
- b. Reduce, en gran medida, el impacto económico de la adaptación de las bonificaciones en las tasas a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, salvo en algunos tráficos concretos que, por cierto, son importantes para algunas empresas navieras españolas y para los territorios insulares, especialmente Canarias.
- c. Mantiene, en principio, la uniformidad de las cuantías básicas de las tasas para todos los puertos, aunque permite a las distintas AAPP introducir unos coeficientes generales de corrección y fijar las bonificaciones a los tráficos insulares.
- d. Amplía el concepto de “*autoprestación*” en el servicio de estiba para las líneas regulares en tráficos de corta distancia y excluye de su ámbito a los “*vehículos sin matricular*”, si bien, en ambos casos, sujetos a serios condicionantes.

¿Cómo cabe valorar este resultado? Obviamente depende: si lo comparamos con el proyecto de marzo de 2009, la mejora es substancial, muy importante. Si lo hacemos con la situación actual, la realidad es que bien poco es lo que cambia en los aspectos fundamentales.

Es positivo, sin duda, que se haya alcanzado un acuerdo entre los grupos parlamentarios de PSOE y PP para sacar adelante este proyecto de Ley. ANAVE venía pidiendo desde hace

años este consenso, porque consideramos fundamental que el marco regulador de los puertos tenga un carácter estable en el tiempo.

Es positivo que se formule el capítulo de las tasas en términos compatibles con la normativa comunitaria, aunque los pocos cambios, en el fondo, no hacen sino encarecer las tasas, principalmente a las empresas españolas. Y una subida de tasas, sea de la cuantía que sea, en estos tiempos de crisis de demanda, no resulta positiva.

Está por ver el uso que hagan las diferentes AAPP del mayor margen de variación de las tasas de que van a disponer a partir de ahora. Algunas llevan tiempo pidiendo mayor autonomía en este campo, asegurando que querrían poder bajar sus tasas para competir con sus vecinas. ¿Lo harán realmente ahora? ¿Lo harán sólo en los contenedores internacionales, a costa de los tráficos cautivos? Pronto lo sabremos.

Es, sin duda, una lástima, que dicho marco estable no suponga un avance más substancial en el importante servicio de estiba. Más aún, el procedimiento, un tanto singular, que se ha seguido para la negociación con los sindicatos, ha reforzado, una vez más, la posición de éstos, sin marcar ningún objetivo futuro de mayor liberalización.

En todo caso, no olvidemos que, cuando las empresas navieras demandan menores tasas y avances en la eficiencia y competitividad de los servicios portuarios no hacen sino trasladar las peticiones que, a su vez, reciben de sus clientes. Partiendo de la grave crisis de demanda en la que están inmersos nuestro tráfico marítimo y nuestros puertos, para asegurar su futuro es imprescindible e inaplazable mejorar los índices de productividad/coste de nuestros puertos, aproximándolos a los de los países europeos más eficientes.

Y este objetivo es responsabilidad de todos. Sean grandes o pequeños los cambios que finalmente se introduzcan en el marco legal de las tasas o de la estiba, persiste la necesidad de mejorar la competitividad y todos los agentes implicados, y en particular autoridades portuarias, empresas y trabajadores, deberemos buscar, dentro de dicho marco, fórmulas que permitan conseguirlo. El tiempo dirá si se utilizan acertadamente las posibilidades que ofrece la ley. Además, la situación económica hace exigible que los mismos esfuerzos que se están imponiendo a otros colectivos se apliquen también en entes públicos, como son las Autoridades Portuarias, con una política de austeridad en el gasto y racionalidad en las inversiones.

La ley actual (48/2003) ya contemplaba el llamado Observatorio Permanente del mercado de los servicios portuarios, encargado de *“analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones”* pero que, hasta ahora (habiendo pasado 7 años desde la aprobación de aquella ley) aún no ha llegado a constituirse. Ese Observatorio se mantiene en el texto recién aprobado por el Congreso de la nueva Ley y bien podría ser un instrumento para analizar objetivamente los ratios de eficiencia de los distintos servicios y para introducir las mejoras en la competitividad que, en opinión de las empresas navieras, resultan ineludibles.