



INDICE

Editorial

- 3 ¿Qué alcance tendrá esta revisión de la Ley de Puertos?

Noticias Marítimas

- 4 Situación del mercado
6 Nacional
13 Internacional
25 Actividades ANAVE
26 Agenda

Tribuna Profesional

- 20 Panorama del transporte marítimo en 2009 y claves para su promoción

Cuaderno Profesional Marítimo

Páginas centrales

Un mejor uso de las ayudas virtuales a la navegación.

La creciente marea sobre la regulación del agua de lastre podría suponer un alto coste para los armadores.

Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 – 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

¿QUÉ ALCANCE TENDRÁ ESTA REVISIÓN DE LA LEY DE PUERTOS?

Los dos partidos mayoritarios han alcanzado un acuerdo para la modificación de la Ley 40/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General. Es ésta una concertación que ANAVE lleva años pidiendo para conseguir un marco legal estable en un sector tan importante para la economía española.

Este acuerdo llega, además, en un momento muy complicado de la situación económica y de nuestro comercio exterior: los tráficos en los puertos españoles han bajado en promedio un 12,8% en 2009.

Por si esto fuera poco, la incompatibilidad de buena parte de las bonificaciones en las tasas portuarias con la normativa comunitaria ha sido recientemente confirmada por el Tribunal de Luxemburgo, lo que va a obligar a hacer encajes de bolillos en el capítulo de las tasas. Es fundamental conseguir que, sea cual fuere la vía jurídica elegida para ello, sea posible mantener sensiblemente, o incluso reducir si fuese posible, las tasas portuarias, para evitar un mayor impacto de la recesión económica, tanto sobre los tráficos internacionales como sobre los de cabotaje nacional e intraeuropeo.

Por todo ello, ¿va a limitarse este pacto a buscar un término medio en aspectos puramente formales para que todo siga más o menos como hasta ahora? Sería necesario consensuar no sólo un marco jurídico, sino, ante

todo, un modelo económico de desarrollo de nuestros puertos para los próximos años. ¿Seguiremos priorizando captar contenedores de trasbordo (lo que requiere fuertes inversiones en terminales portuarias)? ¿o más bien el verdadero comercio marítimo español de import/export y, en particular, el intraeuropeo, para lo cual habrá que invertir sobre todo en mejorar las conexiones con el hinterland?

Sea como fuere, en ambos casos es inexcusable un esfuerzo de racionalización de los costes de los servicios portuarios y un serio estudio de viabilidad de las futuras inversiones en infraestructuras, cuya financiación va a ser cada vez más difícil y costosa.

Junto a la ya mencionada problemática de las tasas y a otros aspectos puntuales, ANAVE reivindica que en esta modificación legal se contemple la presencia de una representación directa de las empresas navieras en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias.

Actualmente formamos parte solamente de órganos consultivos, como los Consejos de Navegación y Puerto. Pero, las AA.PP. son organismos públicos que gestionan infraestructuras públicas, y una presencia directa en sus Consejos de Administración de los armadores, que cada vez más constituyen una parte fundamental de las Comunidades Portuarias, redundaría sin duda en un mejor servicio al comercio marítimo nacional. ■