

**CONFERENCIA SOBRE LA POLÍTICA PORTUARIA EUROPEA:  
“Desbloquear el potencial de crecimiento”**

**Bruselas 25-26 de septiembre de 2012**

**Debate de alto nivel sobre las prioridades políticas para los puertos europeos.  
Discurso pronunciado por Juan Riva – Presidente de ECSA**

Como principales usuarios de los puertos y los servicios portuarios, la organización de asociaciones europeas de empresas navieras (ECSA) ha estado activamente involucrada en los debates sobre la política portuaria europea desde la publicación, en 1998, del Libro Verde sobre Puertos e Infraestructuras Marítimas.

Mejorar la eficiencia de los puertos y los servicios portuarios ya fue identificado a mediados de los 90 como un objetivo clave para un crecimiento sostenible de la economía de la UE. Enfrentada a la crisis financiera y económica, este objetivo es más relevante que nunca.

Por lo tanto, mis tres principales puntos, como nos ha pedido el Presidente, prácticamente calcan el tema de esta conferencia sobre “Desbloquear el potencial de crecimiento”, se refieren, concretamente a:

1. Puertos y conexiones hinterland
2. Concesiones portuarias y política de precios
3. Funcionamiento y eficiencia de los servicios portuarios

Me gustaría añadir un cuarto punto: “La lucha contra la Burocracia”.

Comencemos por las buenas noticias.

ECSA está muy satisfecha de que se hayan incluido más de 80 puertos en el núcleo de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). El transporte marítimo juega un papel clave en la cadena de distribución, al ofrecer servicios multimodales basados en la “co-modalidad”. Los puertos son puntos nodales esenciales en la cadena de distribución y deberían, en consecuencia, disponer de una infraestructura eficiente y conexiones con el hinterland que permitan el uso de todos los modos de transporte.

En este contexto, ECSA pide que se dispongan los fondos necesarios dentro del presupuesto financiero del proyecto “Conectar Europa” (“Connecting Europe Facility”). Creemos firmemente que, en estos momentos de escasez de crédito y financiación, mejorar la conectividad de los puertos debe constituir una de las más altas prioridades en las inversiones en infraestructuras.

Hablemos ahora de puertos.

**Concesiones**

Ésta es una cuestión aún pendiente. En las negociaciones anteriores con la Comisión se barajaron algunas buenas ideas sobre concesiones y licitaciones.

En la mayoría de los puertos, estos sistemas ya existen. Evidentemente, deberían ser **imparciales, transparentes y relevantes**. Los periodos de concesión deberían

establecerse con un enfoque equilibrado, de manera que atraigan inversiones permitiendo un retorno razonable de las inversiones, y, a la vez, fomenten la competencia ya sea DENTRO del mercado o POR el mercado.

### ***Tasas portuarias***

Se deberían considerar las tasas y las tarifas portuarias como una cuestión comercial y dejarlas en manos de los puertos individuales. En algunos países, esto puede suponer dificultades legales, ya que las tasas portuarias pueden considerarse precios públicos, pero incluso en dichos casos, deberían ser lo más flexibles que sea posible. Es evidente que deberían ser **transparentes, relevantes y negociables**. Se debería cobrar a los armadores sólo por aquellos servicios que utilicen realmente. El cobro de un servicio debería basarse en el coste de su prestación y el puerto debería ser capaz de demostrar que esto es así.

### **SERVICIOS PORTUARIOS**

Como ya se ha puesto de manifiesto en anteriores debates, los servicios portuarios constituyen probablemente el principal campo en el que se requiere una modernización. Hay que comprender que son elementos claves de la cadena logística. El pensamiento introspectivo puro –como a menudo ocurre hoy en día— resulta perjudicial para la posición del transporte marítimo en la cadena de distribución. Un punto importante es que, cuando los servicios no se presten 24 horas al día, su horario se debería adaptarse al de las líneas de transporte marítimo, y no lo contrario.

El tiempo no nos permite entrar en detalles. Los dejo para las mesas redondas. Sin embargo, haré algunos comentarios y sugerencias:

**El remolque** es un servicio comercial normal y no debería considerarse como un servicio de interés económico general. Generalmente, se aplican los principios de mercado. Pero en la práctica, todavía se dan casos en los que se deben adaptar medidas específicas o normas locales.

**El practicaje** ha figurado en la agenda durante cierto tiempo y ECSA aplaude el informe reciente de la Comisión sobre ello. A menudo se olvida que la premisa básica del practicaje es que el práctico “asesora” al capitán del buque basándose en su conocimiento local. Sin embargo, el capitán conserva el mando total del buque en todo momento y puede poner en duda o rechazar el consejo del práctico en cualquier momento.

El practicaje puede contener algunos elementos de servicio público, pero no lo es. Es evidente que los requerimientos de seguridad juegan un papel esencial y fundamental en el servicio proporcionado por los prácticos, sin embargo, no se debería abusar del argumento de la seguridad. Una valoración apropiada de los riesgos, en la que estén involucradas todas las principales partes interesadas, es esencial.

Se debería fomentar la posibilidad de obtener Certificados de Exención de Practicaje (Pilotage Exemption Certificates, PECs), a partir de criterios objetivos y transparentes, y el proceso debería ser relevante y apropiado. Se debería aceptar el

inglés –idioma de trabajo del puente– como un idioma válido para los exámenes de los PECs. Se deberían eliminar los procedimientos lentos y pesados que llevan a rechazar los PECs. Aunque esto se puede aplicar en principio a todos los tipos de servicios marítimos, es especialmente esencial para las líneas de transporte marítimo de corta distancia con escalas frecuentes. No parece ni necesario ni eficiente que un buque que cubre una Autopista del Mar con tres escalas semanales en un puerto (150 escalas por año) se vea obligado a embarcar un práctico.

Finalmente, pero no menos importante, se debería desarrollar aún más el uso de los recursos tecnológicos existentes, incluido el “practicaje desde tierra”. Si, en caso de mal tiempo, se puede llevar a puerto o sacar de él buques recurriendo a sistemas de practicaje desde tierra, ¿por qué no se puede aplicar este método también con buenas condiciones meteorológicas?

Se debería revisar la cuestión del practicaje en su conjunto, incluidos los niveles de cualificación.

### **Manipulación de la carga y condiciones laborales**

Las cuestiones laborales han sido, acertada o desacertadamente, el tema más delicado en los debates anteriores sobre una política portuaria europea.

Una cualificación apropiada de todos los involucrados en los servicios portuarios es, sin duda, imprescindible. Sin embargo, los criterios de cualificación deberían ser relevantes. Las cuatro Libertades reconocidas en el Tratado de la UE son aplicables a los servicios portuarios.

Se debería respetar plenamente el principio de que los proveedores de servicios en los puertos deben tener plena libertad para contratar a personal cualificado de propia elección sin condiciones impuestas, excepto condiciones relevantes sobre cualificación, seguridad y legislación nacional en materia social, en línea con el Tratado. Se debería analizar la compatibilidad de las normativas que actualmente se aplican con la legislación europea existente.

### **Burocracia**

Mi cuarto punto es la necesidad de reducir la burocracia. Los procedimientos aduaneros constituyen todavía, en algunos casos, obstáculos importantes para la consolidación del transporte marítimo de corta distancia. ECSA apoyó activamente el proyecto Blue Belt y sus resultados deberían aplicarse ahora a la práctica para simplificar los procedimientos existentes. Sin embargo, además de los procedimientos aduaneros, se deberían eliminar otros procesos administrativos a menudo innecesarios o bien reforzar su eficiencia. ECSA también apoya el desarrollo de la “e-maritime”.

### **Conclusión**

He tratado de dar, en el limitado tiempo de que dispongo, una visión general de los principales problemas y algunas sugerencias para el trabajo futuro. Todas las partes interesadas apoyaron en 2007 lo que se dio en llamar “soft law approach”. Ahora ya está claro que éste no dio los resultados que muchos esperábamos. Las Cuatro

Libertades del Tratado –del que la Comisión es el guardián– todavía se encuentran encima de la mesa, a la espera de aplicarse.

Un sistema eficiente de transporte es un elemento fundamental para el necesario “potencial de crecimiento” de la economía de la UE. Teniendo en cuenta que un 90% del comercio europeo se transporta por mar, los puertos juegan un papel clave para contribuir a la reactivación y el crecimiento tan necesarios de la economía.

Por lo tanto, ECSA aplaude la iniciativa del Vicepresidente Siim Kallas de revisar la política portuaria.

Como representante de los principales usuarios de los puertos, ECSA confía en que un diálogo constructivo entre todos los involucrados dé los resultados que esperamos desde hace ya algún tiempo.