

Los inversores portuarios privados reclaman ajustar fletes y tasas para favorecer la economía



La Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (PIPE) aboga por un ajuste urgente de costes en los fletes marítimos, así como por la aplicación de un descenso de tasas portuarias «igual de urgentes», según han comentado sus portavoces en el foro 'Los puertos españoles como clave del desarrollo económico', organizado por El Confidencial. Desde PIPE se ha asegurado que existe margen para reducir el 20% las tasas y que eso tendría un impacto «muy positivo tanto en el PIB como en los clientes finales», en palabras de su vicepresidente, José Luis Almazán, quien también ha reclamado, en nombre de los inversores privados, un cambio de modelo en la gestión portuaria. «El actual ha sido exitoso, pero es del siglo pasado», ha afirmado.

En ese sentido, inversores, asociaciones de cargadores y operadores portuarios han vuelto a insistir en aumentar la presencia del sector privado en la toma de decisiones de las autoridades portuarias, a las que veladamente se han referido como «empresas públicas». «Si el puerto es una empresa, debe haber un cambio de gobernanza para que en la toma de decisiones esté el sector privado para

afrontar nuevos retos», ha afirmado el socio responsable de Energía e Infraestructuras de Herbert Smith Freehills en España, Ignacio Paz. «Ahora que las inversiones están hechas, hay que incluir al sector privado para que ayude a atraer a clientes», ha insistido José Luis Almazán (PIPE), que ha asegurado que «los modelos portuarios más avanzados del mundo tienen agentes privados participando en sus decisiones».

Respecto al descenso de las tasas portuarias, la directora de Economía y Logística de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), Aránzazu Mur, ha incidido en la importancia del sector del automóvil en las actividades marítimas y en la necesidad de ajustar los costes «convenientemente» para seguir motivando el transporte de vehículos y sus componentes por mar. Según sus datos, un total de ocho puertos españoles mueven el 50% de este tipo de mercancía. «Las tasas no conllevan problemas para los puertos, así que se puede plantear seriamente su bajada. Llevamos tiempo señalando que algunas son discriminatorias», ha afirmado, apoyando la tesis mayoritaria de la falta de flexibilidad y la necesidad de modificar el actual modelo para agilizar los trámites y las tomas de decisiones en las instalaciones portuarias.

Por su parte, la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera, ha reconocido que «es imposible que la Administración Pública lleve a cabo los proyectos sin enriquecerlos con la gestión privada», ha admitido, a la vez que recordaba que la gestión, «por muy excelente que haya sido», necesita adaptarse a la coyuntura de inflación y subida generalizada de precios para cumplir con los fondos Next Generation de Bruselas. Según ha recordado Isabel Pardo de Vera, se destinarán más de 1.000 millones de euros a las actividades marítimas. «Llevamos tanto tiempo esperándolos que ya no sabemos ni cuáles serán los criterios de reparto, más allá de crear riqueza y profundizar en la intermodalidad», ha criticado el consejero delegado de Ership, Gonzalo Alvargonzález.

Los expertos también han criticado veladamente la modificación de la Ley de Puertos, que tachan de «poco ambiciosa», puesto que la normativa actualiza un reglamento comunitario en vigor desde 2019. «Las leyes tienen que recoger la realidad», ha comentado Ignacio Paz (Herbert Smith Freehills España). En su opinión, las modificaciones dejarán poco margen para aplicar las necesidades discutidas durante el foro en materia de flexibilidad y menor rigidez a la hora de finalizar una inversión, así como los cambios en el sistema portuario para tener

más en cuenta la reclamada alianza público-privada. «Ese cambio de modelo no está recogido en la ley y será complicado que se incorpore, pero creo que es el momento de hacerlo».