



Los actores ferroviarios y marítimos agradecen su inclusión en el plan de apoyo

Las medidas aprobadas por el Gobierno y plasmadas en el Real Decreto Ley 6/2022 de 29 de marzo por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del 'Plan nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania' han sido acogidas positivamente, pero con matices, por los sectores ferroviario y marítimo. Estos modos de transporte también han sido incluidos, junto a la carretera, en esta resolución. Representantes de ambos sectores han valorado la inclusión de los mismos en esta serie de ayudas, aunque han subrayado el carácter coyuntural de las mismas y, en algunos casos, han solicitado medidas de mayor calado.

En este sentido, el presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, ha destacado el hecho de que por «primera vez se haya contado con el transporte ferroviario de mercancías privado de forma oficial

en un Real Decreto Ley». Más allá de la cuantía económica, «que nos puede parecer insuficiente y limitada en el tiempo, es significativo que se nos haya tenido en cuenta gracias al apoyo mostrado por la secretaria de Estado de Transportes y su equipo», ha añadido. Pedrero ha señalado que las medidas «no son cicateras, pero es lo que se podía obtener y, o había algo, o nos íbamos al garete». El presidente de la AEFP ha subrayado que, en los últimos días, «el peso de la energía en nuestros costes ya llegaba al 70% u 80%, y así es imposible».

Asimismo, ha subrayado que, en el caso de la electricidad, «está menos ligada a la guerra en Ucrania porque desde el verano ya venía creciendo su precio, cosa que no ocurría con el gasóleo, que ha visto un incremento espectacular durante este mes de marzo». Juan Diego Pedrero ha mostrado su convencimiento de que, en el caso de la compensación por el precio de la electricidad, «tendrá que prorrogarse más allá del 30 de junio como está previsto, puesto que, aunque el conflicto acabe en dos meses, las consecuencias se seguirán arrastrando por lo menos otros nueve meses y la situación no se normalizará hasta el primer cuatrimestre de 2023».

Por su parte, el presidente de la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), Antonio Pérez Millán, ha afirmado que todo «apoyo es bienvenido y lógico». Por ello, «vemos muy positivo que el transporte por ferrocarril, que ha estado tocado durante mucho tiempo, reciba dinero». Sin embargo, ha matizado que, a falta de más información, «vemos muy injusto y discriminatorio que el operador público no tenga acceso a esas ayudas». De hecho, ha añadido, «siempre hemos estado del lado de las empresas privadas, pero si queremos jugar a un juego limpio, no entendemos por qué los operadores públicos no participan en algo así».

IMPACTO LIMITADO EN EL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

La Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha destacado que la bonificación del

80% de la tasa del buque y mercancía liquidada por las autoridades portuarias de Tenerife, Las Palmas, Ceuta, Melilla y Baleares aplicable a las líneas y servicios marítimos que unan la Península con los puertos gestionados por dichas autoridades portuarias «va a tener un impacto considerablemente inferior a si se aplicara a los mismos tráficos en las autoridades portuarias de la Península». Anave ha señalado que las autoridades portuarias «no peninsulares ya cuentan con bonificaciones por sus condiciones de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad».

Por lo que respecta a la bonificación extraordinaria de 0,2 euros sobre el precio de venta del gasóleo para uso marítimo (MGO) entre el 1 de abril y el 30 de junio, los navieros españoles no disponen «de datos de consumo de combustible por tipos de buques de nuestras empresas, pero en el ámbito mundial, el MGO supone menos del 10%, por lo que su impacto también será limitado». En cambio, la asociación ha acogido de manera positiva la posibilidad de eliminar o reducir los tráficos mínimos y dejar sin efecto el límite inferior de la cuota de la tasa de actividad, ya que «abre la puerta a solucionar un grave problema consecuencia del cierre de las fronteras por parte de Marruecos».

En este sentido, Anave ha señalado que los títulos «concesionales de algunas empresas navieras que operan líneas regulares de pasaje comprometen unos tráficos mínimos, que dan lugar a una liquidación de la tasa del pasaje y de actividad por la diferencia entre el tráfico alcanzado y el mínimo». En la práctica, «desde el 12 de marzo de 2020 el tráfico alcanzado de pasajeros es igual a cero, por lo que las empresas afectadas, aún sin tener ninguna actividad, debían hacer frente a liquidaciones de varios millones de euros». Ahora, «el Real Decreto», ha añadido, «permite a las autoridades portuarias que así lo acuerden dejar sin efecto estos compromisos».

Por su parte, la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (Pipe) ha valorado positivamente las medidas acordadas, pero ha matizado «que hacen solo referencia a 2022 y también hubo medidas en 2020, pero nadie habla de 2021».

La entidad sostiene que son medidas «coyunturales que afectan a tráficos mínimos, tasa de actividad y del buque, pero se sigue sin hablar de la tasa de ocupación, que es la más relevante y la que más ha crecido en los últimos años». A este respecto, «creemos que hay hueco para bajar la tasa de ocupación».