

UNA APUESTA POR EL DESARROLLO DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Es necesario abrir el debate sobre las tasas portuarias

El sistema portuario de interés general, formado por 46 puertos de titularidad estatal gestionados por 28 autoridades portuarias, genera recurrentemente un Ebitda positivo anual entre 500 y 600 millones de euros, que le permite obtener un resultado económico consolidado superior a los 200 millones de euros de beneficios cada ejercicio. Estos repetidos resultados durante varios años ha propiciado que, actualmente, exista una tesorería superior a los 1.300 millones de euros en el balance consolidado del sistema portuario estatal.

Los ingresos del conjunto del sistema portuario, con un importe de la cifra de negocio consolidada superior a los 1.000 millones de euros, proceden en su mayor parte de las diferentes tasas que devengan los concesionarios y usuarios de las Autoridades Portuarias. Las tasas constituyen la principal fuente de financiación en la que se apoya el sistema portuario estatal y tienen naturaleza jurídica tributaria, siendo ingresos de derecho público, que deberían responder al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y con los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria. (art. 163 TRLPEMM).

La actual cuantía de las tasas portuarias provoca los siguientes efectos negativos, que deberían ser subsanados:

- Generación de recursos económicos sin aplicación, que no coadyuvan al desarrollo del tráfico marítimo, al desarrollo de inversiones privadas, al fomento empresarial, ni a la creación de puestos de trabajo.
- Realización de inversiones públicas que, en algunos casos, no responden a razonables criterios de rentabilidad económica o social.
- Incumplimiento del principio de equivalencia entre tributos y coste de los bienes o servicios prestados por la Administración Pública.

En las últimas reformas legislativas del sector y en la política anunciada por el Ministerio, ya se contempla el objetivo, compartido por todos los agentes relacionados, de reducir la cuantía de las tasas portuarias. Sin embargo, a pesar de las medidas adoptadas hasta el momento, los ingresos totales y el beneficio del conjunto del sistema portuario continúan estables, con mantenido incremento, apoyado en el crecimiento de los tráficos.

Las empresas concesionarias de los puertos aportan más del 35% de los ingresos de la Autoridades Portuarias, por la vía directa del devengo de la tasa de ocupación del dominio público portuario y de la tasa de actividad. El importe consolidado generado por estos conceptos ha evolucionado en el último periodo del siguiente:

(millones de euros)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2017
Tasa de ocupación	261,3	250,0	259,5	266,7	248,2	255,3	263,0
Tasa de actividad	115,3	118,1	117,9	115,9	113,2	112,8	116,2
Suma	376,6	368,1	377,4	382,6	361,4	368,1	379,2

(*Datos estimados para 2017)

La aplicación de coeficientes correctores de algunas tasas portuarias y bonificaciones no ha afectado a la bajada de las tasas concesionales. Tampoco la revisión de la valoración de terrenos realizadas en algunos puertos durante los últimos años ha permitido distribuir la política de reducción de precios públicos entre todos los sujetos pasivos que soportan tasas portuarias.

Los concesionarios del dominio público portuario realizan las inversiones, asumen el riesgo empresarial y permiten el desarrollo del tráfico marítimo, con una especial importancia dentro del modelo de “land lord avanzado”, definido por el legislador para nuestro sistema.

El mecanismo aprobado para la extensión de los plazos concesionales puede permitir, en algunos casos, mejorar la amortización de las inversiones realizadas y facilitar la implantación de compañías, pero la bajada de las tasas concesionales es la medida que mejoraría eficazmente la competitividad de la cadena logística.

Dentro de las empresas concesionarias de los puertos tienen una especial importancia, por su actividad directamente relacionada con el tráfico, las terminales marítimas. Según datos procedentes de los informes publicados por el observatorio de servicios portuarios:

- El coste por suelo repercutido por TEU como valor medio de las terminales de contenedores española asciende a 7,58 euros.
- El coste de la concesión representa aproximadamente el 10% de los costes totales de las terminales de contenedores españolas, lo que nos sitúa en valores próximos a los países del Norte de Europa, pero en clara desventaja con países del entorno, como Italia.
- Los costes del suelo para incluidos en los costes del servicio de manipulación de mercancías para una terminal de contenedores media española se han incrementado un 14,42% entre los años 2011 y 2014.

Teniendo en cuenta lo anterior, **la bajada del tipo de gravamen aplicable a la tasa de ocupación del dominio público previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante es una medida eficaz para apostar por el desarrollo del tráfico marítimo en los puertos españoles**. Por ello, la Administración Pública y el Legislador debería abrir un proceso de estudio y análisis, con los agentes del sector, para trabajar sobre la viabilidad de esta propuesta.

El artículo 176.1.a. 1º) del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, definía el tipo de gravamen, en el 6 por ciento, aplicable a la base imponible de la tasa de ocupación para actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas. Posteriormente, este gravamen se revisó al 5,5 % que rige en la actualidad. **La bajada de este tipo impositivo al 4% permitiría revertir en el sector privado resultados económicos sin aplicar que fomentaría significativamente el desarrollo de nuestros puertos**.

Además de lo anterior, también hay que tener en cuenta que, en muchas ocasiones, una misma empresa adopta diferentes posiciones frente la administración para realizar su actividad (por ejemplo: concesionario del dominio público, licenciataria del servicio de manipulación de mercancías, licenciataria al pasaje, prestador de otros servicios, etc.). Esto hace que se solapen tasas portuarias que gravan a la iniciativa privada lastrando su desarrollo, sin que esos recursos públicos se alineen con los objetivos previstos en la legislación portuaria. Por este motivo, dentro de la propuesta de análisis y revisión de la cuantía de las tasas concesionales **también se debe abordar el enfoque conjunto, optimización, simplificación y unificación de las diferentes tasas existentes en nuestros puertos**.

Madrid, febrero de 2018