

Puertos del Estado defiende la competitividad de los puertos españoles ante la reforma del reglamento de derechos de emisiones

El presidente de Puertos del Estado destaca el papel de los puertos españoles en el marco europeo y "nuestra competitividad como líderes en movimiento de contenedores y buques en tránsito"

El Clúster Marítimo Español (CME) celebra un nuevo Desayuno con el Clúster, donde el presidente Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, defiende la competitividad de los puertos españoles ante el riesgo de deslocalización que podría suponer la aprobación del nuevo reglamento de derechos de emisiones, afirmando que "hemos reaccionado de forma muy firme ante las instituciones europeas, para tratar de evitar una deslocalización de actividad, sobre todo de tránsito, que es muy volátil, a puertos del entorno que están en franca emergencia y competencia".

El nuevo reglamento introduce el gravamen por derechos de emisión equivalente a buques en tránsito, poniendo en riesgo la competitividad de los puertos españoles líderes europeos en el tránsito de mercancías, al situarlos en desventaja frente a otros puertos próximos, pero fuera del territorio comunitario, como pueda ser el de Tánger. Una preocupación del sector marítimo que le ha transmitido el presidente del CME, Alejandro Aznar, durante su intervención de presentación. Según Aznar, las "exigencias previstas pueden poner en peligro la competitividad de todo el sector el sector naviero, que lleva ya más de 50 años apoyando a la OMI (Organización Marítima Internacional) en la adopción e implantación de nuevos convenios medioambientales que nos han permitido reforzar aún más nuestras fortalezas en el terreno de la sostenibilidad. Sin embargo, ahora nos enfrentamos a un escenario diferente, en el que la Unión Europea regula regionalmente en un ámbito tradicionalmente de la OMI".

Según ha explicado el presidente del Clúster, "no nos oponemos al objetivo de convertir a Europa y sus industrias en un referente mundial de sostenibilidad, pero necesitamos que en este debate político se introduzca y se considere la realidad tecnológica actual del sector y que no sólo se pongan objetivos, sino los medios para alcanzarlos".

Aznar ha recalcado al invitado que el sector marítimo se desenvuelve en un contexto global tremendamente competitivo "donde las medidas deberían de ser universales", para evitar situaciones de riesgo como la generada "con la reforma del régimen de comercio de derechos de emisión ampliando su alcance a sectores como el nuestro", al favorecer indirectamente a competidores cercanos. En este sentido, el presidente del Clúster ha puesto de ejemplo el hecho de que "a escasas millas de nuestras costas se encuentran puertos cada vez más competitivos que no tendrán que cumplir con las exigencias europeas".

Precisamente el aspecto medioambiental fue uno de los ejes de la intervención del presidente de puertos del Estado. Álvaro Rodríguez Dapena, que considera al CME "imprescindible para defender los intereses del sector marítimo portuario en todas las escalas, muy particularmente en la europea", plantea su intervención en tres ejes fundamentales: la inserción de los puertos del transporte marítimo en el sector del transporte con carácter general, transporte y logística; la inserción en el ámbito de lo

que es la seguridad y la protección; y, por último, las políticas medioambientales y de descarbonización que ahora rigen y prevalecen en el ámbito de la Unión Europea, desde el punto de vista del transporte sostenible.

Tras hacer un repaso del crecimiento del transporte en la UE tras la desaparición de fronteras, y la necesidad de establecer un orden que permita la creación de redes transeuropeas sobre las que articular las políticas comunitarias, basadas en las infraestructuras y los servicios, Dapena sitúa los puertos españoles en el marco europeo. Actualmente contamos con numerosos puertos considerados de interés, y destaca la competitividad de nuestro sistema portuario.

España ha duplicado en 30 años sus infraestructuras experimentando un "desarrollo espectacular de infraestructuras", que nos ha permitido disponer de las actuales dársenas. El tráfico el tráfico portuario también creció mucho, no solo por el propio crecimiento del mercado interior de la UE, sino porque nos aupamos al mercado global, tanto a través de las multinacionales como de las miles de pymes que cada vez, especialmente cuando hay una crisis, salen al exterior. "Esto ha generado una pulsión de crecimiento espectacular de nuestros tráficos, hasta el punto de duplicarse", explica el presidente de Puertos del Estado, "acompañado con un factor que a nosotros nos ha condicionado en el desarrollo de las infraestructuras portuarias, que ha sido el gigantismo de los buques". Explica Dapena que el transporte marítimo no está limitado reglamentariamente como otros medios de transporte, como el terrestre, por lo que la escala de los buques crece en función de las necesidades del mercado y los puertos deben adaptarse a esa realidad, prediciendo el futuro cuando planifican el desarrollo de sus propias infraestructuras. En el caso español, las dársenas construidas hace años "nos ha permitido ser y seguir siendo competitivos a la hora de ofrecer sacar los productos para la exportación para el tejido de empresas", así como para importar y abastecer a la población española.

Hacia la ventanilla única

Junto a las infraestructuras tenemos un plano de servicios en el ámbito de la política de la Unión Europea, remontándose al proceso de liberalización de los sistemas de transportes en la UE, que llevó a las privatizaciones de las grandes líneas de bandera en los años '90 del siglo pasado. Según explica Dapena, en esas fechas, España inició un proceso de externalización de los servicios portuarios, funcionando con un régimen de licencias y avanzando hacia la creación de "comunidades portuarias ricas, heterogéneas, plurales" que, al albur de la especialización y división del trabajo, las empresas especializadas prestan en su ámbito concreto los servicios portuarios. Por su parte, la Autoridad Portuaria no solamente tiene como misión dejar pasar a las empresas y regular, "sino liderar la oferta integral de este ecosistema de empresas que conforman la oferta portuaria".

Además de la capa de infraestructuras y de servicios, "tenemos otra capa que es necesaria para la competitividad, en general, de cualquier sistema de transporte, pero muy particularmente, de los nodos portuarios, que es la capa de la infoestructura", afirma Dapena. Una capa que también se recoge en el ámbito de las políticas de la Unión Europea, normalmente orientada a lo que denomina Business to Administration. Un concepto orientado a hacia la ventanilla única, que además de asumir la carga administrativa propia de los puertos en el ámbito de prestación de los servicios, asuma también la carga administrativa propia del resto del sector público concurrente en los puertos, como la Administración Aduanera y los servicios de inspección en frontera, por ejemplo, aparte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y, por supuesto, la Administración Marítima. De esta manera se resuelve el problema de determinados cuellos de botella que se están generando en el ámbito de las

inspecciones en frontera a fecha de hoy por falta de coordinación.

Al hilo del impulso europeo de Ventanilla Única, Dapena también habla de la seguridad. En este sentido afirma que el año clave fue el 2001, donde hay tres hitos simbólicos. Uno es la incorporación de China a la Organización Mundial de Comercio, dándole alas para terminar de consolidarse como la gran fábrica del mundo, colocadora de mercancías al resto del planeta; otro factor fue la caída de las puntocom, lo que sería un anuncio de lo que iban a ser las burbujas; y, por supuesto, el tercer hito importante fue el atentado contra las Torres Gemelas.

A partir de aquí siguió una ola regulatoria OMI y progresivamente regulación europea, que fue transponiéndose en el ordenamiento legal nacional. Esto no solo ha empujado a la Administración portuaria y marítima a colaborar de manera muy estrecha con el Ministerio Interior para sacar adelante todos los planes de protección de puertos, sino que a raíz de la Ley 8/2011 por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas, también se incorporan determinadas instalaciones portuarias. Esta incorporación denota la importancia de los puertos y la necesidad de seguridad en el transporte, más allá de su competitividad. Y no solo ante riesgos de seguridad clásicos, sino ante escenarios de emergencia, de seguridad jurídica o incluso desde la perspectiva de lo que Danepna denomina infoestructura. En esta línea, destaca el trabajo de Puertos del Estado para poner a disposición de las autoridades portuarias esquemas básicos de ciberseguridad.

Protección medioambiental

El presidente de Puertos del Estado admite que la política de la Unión Europea ha basculado de forma muy firme hacia la cuestión medioambiental y, sobre todo, la emergencia climática, la lucha contra el calentamiento global. De hecho, los presupuestos de la Unión Europea se estructuran en un 30% dedicados a este aspecto y se han desarrollado medidas como el paquete Fit For Fifty, para reducir un 55% las emisiones de gases de efecto invernadero. Tras repasar la situación para el sector portuario de estas políticas, Dapena destaca la propuesta de reglamento AFIR, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, que viene a imponer una logística suficiente para el suministro de energía limpia, y el reglamento del mercado de emisiones, que viene a grabar a los buques que recalán en puertos de la Unión. En este punto, Dapena afirma que "hemos reaccionado de forma muy firme ante las instituciones europeas, para tratar de evitar una deslocalización de actividad, sobre todo de tránsito, que es muy volátil, a puertos del entorno que están en franca emergencia y competencia". El sistema portuario español es hoy el primero de Europa en conectividad marítima de contenedor, "somos los primeros de Europa en movimiento de contenedores con el resto del planeta y es fundamental esa conectividad para permitir a nuestro tejido empresarial seguir colocando productos fuera". Si perdiésemos parte de ese tránsito, perdemos esta competitividad.

De esta manera, el reglamento considerará los puertos próximos como puertos "transparentes", de manera que se trate de forma similar a los buques en tránsito que recalán en un puerto como el de Algeciras o el de Tánger. Además, se establecerá un sistema de alertas que permita detectar si se produce deslocalización de los hubs portuarios y la Comisión Europea se ha comprometido a establecer compensaciones económicas si se detectan este tipo de movimientos de relocalización.

Álvaro Dapena reconoce que hubiera sido mejor lanzar estas iniciativas desde la OMI y que estamos en un pulso por la competitividad que hemos ganado con esfuerzo, pero que tenemos que seguir

ganando ante un mercado emergente, fortísimamente competitivo y junto a lo que es una visión muy economicista, y una visión también de proactividad en el ámbito medioambiental. En este sentido, afirma que "los puertos españoles vamos a ser puntas de lanza de parte de la transición energética" y palancas para el desarrollo general de la economía azul, cuya importancia es fundamental para las futuras generaciones.

El presidente de Puertos del Estado termina su intervención poniendo en valor la economía azul y su impacto positivo, social y económicamente, afirmando que "los puertos van a ser clave. Palanca para ese futuro".

Datos de contacto:

José Henríquez

Responsable de Comunicación del Clúster Marítimo Español

682772651

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional Logística Movilidad y Transporte Sector Marítimo](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>