



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE CANARIAS

DICTAMEN 1/1994

DICTAMEN DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS SOBRE LA COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS CANARIOS.

De conformidad con las competencias atribuidas al Consejo por la Ley 1/1992, de 27 de Abril, previa tramitación en la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica, y de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento de Organización y Funcionamiento, el Pleno del Consejo Económico y Social acuerda adoptar en su sesión del día cinco de Mayo de 1.994, por unanimidad el siguiente,

D I C T A M E N

ANTECEDENTES

El Pleno del Consejo en sesión del 22 de Octubre de 1.993, adoptó entre otros el acuerdo de acometer la formulación del DICTAMEN de referencia, a iniciativa propia, según las previsiones que establece el artículo 4.2 d) de la Ley 1/1992, de 27 de Abril, del Consejo Económico y Social.

De conformidad con lo establecido en su reglamento interno de funcionamiento, los trabajos preparatorios para la formulación del proyecto de dictamen fueron encomendadas a la Comisión competente que celebró sesiones de trabajo los días diez de Febrero, diez y veintiuno de Marzo y once de Abril, de mil novecientos noventa y cuatro.

VALORACIÓN

- I.** Los puertos desempeñan un papel estratégico en la actividad económica insular y constituyen una condición necesaria para su desarrollo.

Si en cualquier territorio continental la función de intercambio puede suplirse alternativamente con infraestructuras de otro tipo (terrestres, ferroviarias, etc..), en territorios insulares como Canarias, la práctica totalidad del flujo comercial de mercancías se realiza por medio de los puertos.



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE CANARIAS

De esta manera, los puertos son una parte sustancial de la dotación de infraestructuras básicas de nuestra comunidad al suponer la vía de entrada de los *inputs* necesarios para el proceso productivo canario y para el abastecimiento de la población, así como la vía de salida de nuestras exportaciones de bienes.

Esta trascendental función económica de los puertos canarios explica lo que se ha denominado "*tráfico cautivo*" que se enfrenta a una demanda derivada de la actividad económica de producción y consumo, de manera que un incremento del ritmo de crecimiento de la actividad económica incrementa normalmente el ritmo de actividad portuaria y una reducción del ritmo de crecimiento afecta negativamente a la prestación de servicios portuarios, de igual forma la actividad portuaria ejerce un efecto multiplicador sobre la economía canaria.

La eficacia en la prestación de los servicios portuarios en este tipo de actividades se presenta pues como determinante para la eficacia del funcionamiento general de la economía todo vez que los costes generados serían repercutidos en el sistema general de precios.

Del análisis de la estructura de costes de los servicios portuarios para el tráfico de mercancías se deriva que el componente más relevante es el relativo a las operaciones de carga y descarga como muestran recientes estudios realizados sobre el puerto de La Luz y de Las Palmas en los que queda de manifiesto que la manipulación de mercancías es el componente de mayor aportación al Valor Añadido Bruto de los servicios portuarios (28%) con un peso significativamente menor en el empleo generado (18%) y en la facturación.

Por este motivo el Consejo Económico y Social considera la necesidad de resolver las situaciones que generan tan elevado costes

- II.** Las ventajas competitivas que Canarias ha disfrutado en función de su particular situación geoestratégica ha sustentado un tráfico de buques en tránsito para operaciones de avituallamiento en rutas transoceánicas.

A pesar de que en los últimos años ha habido una relativa pérdida en el interés comercial de las rutas que atraviesan las zonas de influencia de los puertos canarios, como resultado del



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS

retramiento de comercio mundial, la reciente finalización de la Ronda Uruguay del GATT y el nacimiento de la nueva Organización Mundial del Comercio, la reducción de las trabas comerciales y la previsible inflexión de la fase de recesión económica, permiten albergar relativas esperanzas respecto al crecimiento del tráfico de tránsito. En la medida en que el Archipiélago debe redefinir sus ventajas competitivas a medida que evolucionan las condiciones de entorno, es preciso adoptar las medidas necesarias para reforzar su condición de plataforma de tránsito, intentando captar la mayor parte de cuota del mercado de la zona.

Aún cuando los puertos canarios son considerados los mejores en su zona de influencia, para una parte sustancial de los usuarios sus costes son cada vez mayores, y sus precios cada vez menos competitivos en comparación con otros puertos emergentes que vienen realizando una intensa campaña de captación de flotas.

En tal sentido, el Consejo Económico y Social, considera de especial importancia la necesidad de acometer un esfuerzo adicional en la búsqueda de instrumentos que faciliten la mejora general de la competitividad, en términos de precios y calidad.

III. Una de las actividades más relevantes de los puertos canarios, particularmente del de La Luz y Las Palmas, es el derivado de la cercanía del Archipiélago al caladero tradicionalmente denominado canario - sahariano, donde concurren flotas de la más diversa procedencia.

Las restricciones de acceso a los caladeros determinados por los conflictos de soberanía que se dilucidan sobre la zona y diversas circunstancias de naturaleza política y económica (crisis en los países integrantes en la C.E.I., situación en Cuba, etc...) han hecho disminuir drásticamente el número de buques que acudían a los puertos para operaciones de carga, avituallamiento, aprovisionamiento, reparaciones, etc..., haciendo disminuir notablemente el volumen de negocios derivado de la presencia de tripulaciones en zonas aledañas a los puertos.

De nuevo los costes de carga/descarga y transbordo representan un significativo porcentaje de los costes totales, por lo que el Consejo reitera, en este sentido, la necesidad de resolver esta rigidez en el mercado de servicios portuarios.



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE CANARIAS

IV. La prestación de servicios portuarios es realizada tanto por el sector público como por un amplio abanico de agentes privados que desempeñan funciones muy diversas con incidencia en los niveles de eficacia y competitividad. De hecho, más del 80% del total de empleos generados por los servicios portuarios en el Puerto de La Luz y de Las Palmas pertenecen al ámbito privado de actividad.

Por este motivo, el Consejo Económico y Social valora la necesidad de insistir en la corrección de cualquier actuación contraria a la libre competencia, eliminando o restringiendo cuantas situaciones de hecho impliquen rigideces en los mercados que impida la mejora de la competitividad.

V. Los puertos, por otra parte, han venido a configurar y a incidir de manera destacada en el carácter y personalidad de nuestras ciudades. Sus efectos se han dejado sentir no sólo en el desarrollo económico, sino en los demás ámbitos de la vida de nuestra comunidad, tanto sobre el asentamiento urbano como sobre el asentamiento de la población en el territorio, los puertos han jugado un destacado papel.

En este sentido, por tanto, las relaciones ciudad - puerto adquieren una especial relevancia. Consecuentemente y a los efectos del presente dictamen, el Consejo Económico y Social ha valorado los efectos que para el planteamiento y el desarrollo urbano en general de nuestras ciudades se derivan de la actual organización, estructura y funcionamiento del sistema portuario.

Con la caída de la actividad portuaria han aparecido espacios en los puertos susceptibles de usos alternativos que puedan contribuir a potenciar el engarce de los puertos con el tejido urbano; ejemplos son la creación de un parque marítimo en Santa Cruz de Tenerife o el proyecto de construcción de un gran centro de negocios en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, proyectos que van a facilitar una mayor integración de nuestros puertos y sus infraestructuras físicas en el entorno urbano.

En todo caso, dicha integración no puede venir dada sólo y en la medida en que se produzca una desafectación de los dominios portuarios. La coordinación de las administraciones locales y portuarias debe incrementarse y producirse en todos los ámbitos de actividad y más allá del planeamiento urbano. A ello, sin duda, contribuiría, en opinión del



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE CANARIAS

Consejo Económico y Social, la descentralización de la organización portuaria y la consecución de la transferencia de competencias en la materia a la Comunidad Autónoma de Canarias.

VI. El Consejo Económico y Social, no ha podido abstraerse de la oportunidad que ofrece la redacción del actual proyecto de Ley de Modificación de los Aspectos Económicos del Régimen Económico y Fiscal para Canarias y sus puertos. En concreto, se ha valorado sus determinaciones en orden a la aplicación diferenciada de las tarifas por servicios portuarios generales y específicos, que refuerza los contenidos de la Disposición Adicional Duodécima de la Ley 27/1.992, de puertos del Estado y Marina Mercante.

No obstante, se entiende que cabría avanzar en otros aspectos de las actividades portuarias, introduciendo modificaciones al resto de la normativa que rige en el ámbito de las relaciones portuarias con establecimiento de supuestos especiales de exención de las múltiples tarifas para empresas establecidas en la llamada Zona Especial Canaria (ZEC).

RECOMENDACIONES

El Consejo Económico y Social, efectúa, con el presente dictamen, las siguientes recomendaciones:

1ª) *Liberalización y fomento de la competencia en las actividades y servicios portuarios.*

- Simplificación de los procedimientos administrativos.
- Liberalización de las actividades de representación y consignación de buques.
- Desregulación de la actividad de despacho de aduanas liberalizando, al propio tiempo, las tarifas de los Agentes de Aduana.
- Liberalización de las actividades de estiba y desestiba de buques suprimiendo la obligatoriedad de participación en el capital de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba. El sector público, mediante estas sociedades u otros instrumentos útiles, deberá



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE CANARIAS

garantizar los niveles de calidad y eficacia que exige la prestación de un servicio público de la trascendencia de los portuarios.

- Ejercer acciones tendentes a evitar la monopolización de las normas de contratación de trabajadores portuarios y a dotar al sector de una normativa laboral que garantice la necesaria estabilidad en esta actividad.

2ª) Normas sobre precios y transparencia en los mercados.

- Bonificación del Canon de las concesiones administrativas en puertos, con objeto de abaratar el coste de los servicios.
- Modificación del régimen tarifario establecido en concepto de tasas por utilización de infraestructuras portuarias fijando, en todo caso, un régimen de tarifas máximas que dé libertad a cada Autoridad Portuaria para establecer el importe de las mismas.

Todo ello al objeto de propiciar una política de reducción final de costes que deberá tener repercusión en el consumo.

3ª) Subvenciones a la explotación de servicios portuarios.

- Apoyo fiscal a la exportación de servicios portuarios mediante bonificaciones a las rentas y rendimientos provenientes de los mismos. En todo caso, se deberá garantizar la devolución de tributos internos como el APIC y extender como exenciones las operaciones asimiladas a las exportaciones en materia de avituallamiento a buques pesqueros. Además se agilizarán los pagos en concepto de restitución a la exportación.
- Establecer mecanismos para atemperar los costes derivados de la utilización de combustibles ecológicos.

4ª) Apoyo a la inversión en infraestructuras y para la mejora de la calidad de los servicios portuarios.

- Elaboración de un Plan de reconversión para la industria de reparaciones navales y auxiliares.



CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE CANARIAS

- Financiación con cargo a Presupuestos del Estado de los gastos en infraestructuras portuarias, incluyendo los de reposición. Se deberá procurar en todo caso la creación de instalaciones para buques cruceros y en general aquellas destinadas a la modernización de los medios de manipulación y almacenamiento de mercancías.
- Establecimientos de líneas de ayudas para la inversión privada en puertos.
- Ayudas a la formación y a la mejora de la cualificación profesional de las actividades portuarias.

5ª) Mejora de la organización.

- Transferencia de competencias a la Comunidad Autónoma y desarrollo de la Autonomía Territorial de los puertos y puesta en marcha con carácter urgente de los consejos de administración de las autoridades portuarias
- Medidas de refuerzo en orden a la coordinación de las administraciones local y portuaria.

Vº. Bº.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

EL SECRETARIO GENERAL

Fdo.: Alberto Cabré de León

Fdo.: Carlos J. Valcarcel Rodríguez