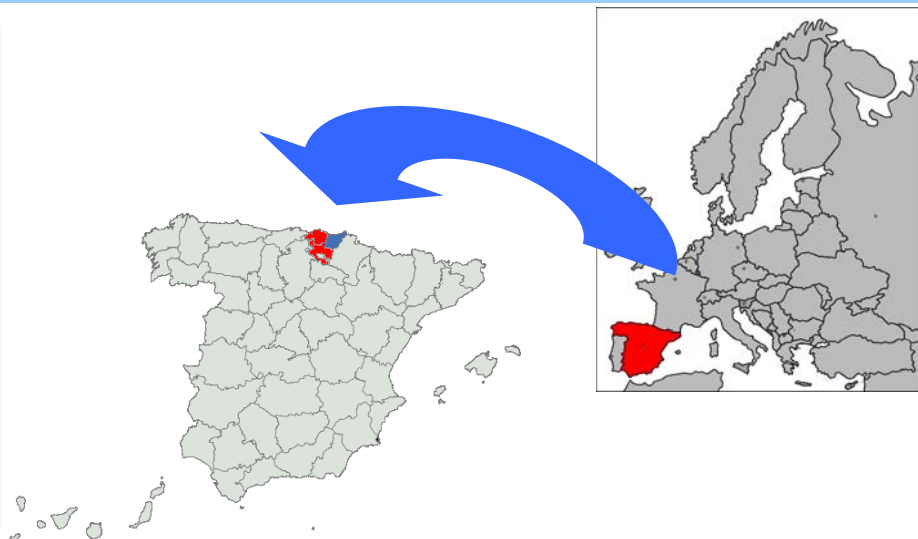


Las características del Sistema Tributario del País Vasco tienen especial relevancia para la financiación del Puerto Exterior.

- ❑ El Puerto de Pasajes se localiza dentro del territorio histórico de Gipuzkoa que está regido por la Diputación Foral, que ejerce no solo las competencias ordinarias de una diputación provincial, sino también las propias del régimen foral como, por ejemplo, en materia fiscal.
- ❑ Esta singularidad exclusiva de los territorios históricos del País Vasco y de la Comunidad Foral de Navarra, conviene ser analizada, sobretodo por las **repercusiones que en materia fiscal podría tener la construcción de un Puerto Exterior en Pasaia, para la Diputación Foral de Gipuzkoa.**

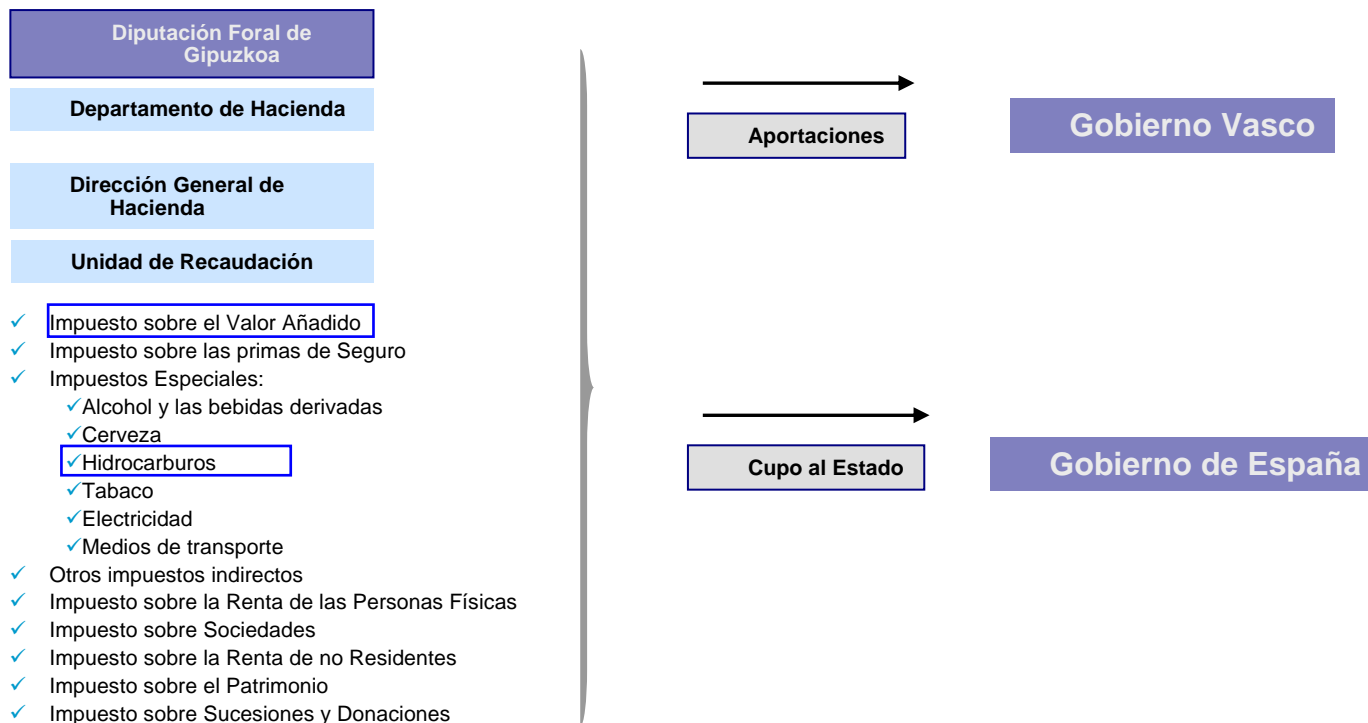


- ❑ El marco jurídico general para la Comunidad Autónoma del País Vasco y su relación con el Estado Español lo otorga el Estatuto de Autonomía y la Constitución española. En ambos documentos se reconocen las características particulares de los territorios históricos y el régimen foral.
- ❑ La existencia y el reconocimiento de estos **territorios forales tiene un importante impacto en el régimen tributario** que rige en el País Vasco. Así, éste tiene características muy particulares, principalmente por el elevado grado de descentralización y autonomía tributaria de cada una de las Diputaciones Forales.
- ❑ Las características históricas que determinan la organización del sistema tributario vasco son las siguientes:
 - ✓ **El País Vasco es un territorio conformado por tres Territorios Históricos: Araba, Bizkaia y Gipuzkoa** cuya representación política está a cargo de su Diputación.
 - ✓ **Cada Diputación posee un Departamento de Hacienda y Finanzas que se encarga de la recaudación tributaria**, de la administración de los recursos públicos así como de otras actividades que se refieren a la elaboración de presupuestos, tesorería y endeudamiento entre otros.

El régimen tributario en el País Vasco presenta la autonomía tributaria como característica central.

- ❑ Los **principios generales que rigen el Sistema Tributario Vasco** fueron establecidos en los artículos 40- 45 del Estatuto de Autonomía y en el artículo 48 del Concierto Económico Vasco, donde destacan los siguientes aspectos:
 - Autonomía fiscal y financiera de las instituciones del País Vasco.
 - Respeto de la solidaridad.
 - Coordinación y colaboración con el Estado en materia de estabilidad presupuestaria.
 - Contribución del País Vasco a través de un Cupo Global al Estado para los gastos que no asume la Comunidad Autónoma.
 - Tutela financiera de la Entidades Locales. Corresponde a las instituciones del País Vasco.
- ❑ El Concierto Económico es la Ley que regula los mecanismos de recaudación de los diferentes impuestos así como la forma de distribución de los mismos entre los Territorios Históricos y el aporte que el Gobierno Vasco otorga al Español como cupo al Estado. La distribución de los recursos del Concierto entre el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales se regula con carácter general de Territorios Históricos y se concreta en las Leyes de Aportaciones.
- ❑ Es necesario indicar que la Ley 3/1989 creó el Órgano de Coordinación Tributaria, ente encargado de coordinar las tareas recaudatorias en los tres Territorios Históricos de manera tal que se alcancen los objetivos de amortización fiscal, coordinación y colaboración entre dichos Territorios.
- ❑ El esquema adjunto presenta la estructura institucional de la Diputación de Gipuzkoa, en lo relativo al Departamento de Hacienda y los aportes que esta Diputación entrega al Gobierno Vasco y Español.

Los ingresos del régimen tributario de los Territorios Históricos provienen de los impuestos generados en la región por las actividades económicas realizadas.



- Uno de los **aspectos más importantes en el ámbito tributario es la manera en la que se recudan los impuestos y la distribución territorial de los mismos**. La Ley de Concierto Económico define en su Artículo 1 que “Las instituciones competentes de los Territorios Históricos podrán mantener, establecer y regular, dentro de su territorio su régimen tributario” y que “la exacción, gestión, liquidación, inspección de tributos que integran el sistema tributario de los Territorios Históricos corresponderá a las respectivas Diputaciones Forales”.

El cobro del IVA y de los Impuestos Especiales resulta muy importante para el desarrollo regional.

- ❑ Este hecho es especialmente importante en los casos del **Impuesto al Valor Añadido y los Impuestos Especiales**, por la forma en la que se establece el sujeto pasivo del impuesto y el lugar donde se genera el hecho económico sujeto a estos tributos. Así, el Artículo 27 del Concierto Económico, que regula la exacción del IVA, establece que los sujetos que operen exclusivamente en los Territorios Históricos deberán pagar el impuesto en las respectivas Diputaciones Forales. En caso de que el sujeto pasivo, realice actividades económicas tanto dentro como fuera de los territorios históricos el pago del IVA será proporcional al volumen de negocio que realice en las Diputaciones Forales y fuera de ellas.
- ❑ El lugar de realización de las operaciones es muy importante para determinar qué entidad recaudadora será la encargada de hacer efectivo el cobro del IVA y otros impuestos. El pago del IVA por las entregas de bienes muebles se realiza en la Hacienda del Territorio Foral donde se realice la puesta a disposición del adquirente y si van a ser objeto de transporte, en el lugar en que se encuentren aquellos al tiempo de iniciarse el transporte.
- ❑ En cuanto al destino de estos impuestos recaudados hay que tener en cuenta la existencia de dos ajustes, uno interterritorial entre los tres Territorios Históricos y otro con el Estado. En ambos casos se produce el reparto de la recaudación de acuerdo a los coeficientes horizontales de cada Territorio Histórico.
- ❑ Especial significación tiene lo expuesto para el tráfico de hidrocarburos, ya que en Gipuzkoa no existe **punto de entrada de este tipo de mercancías en régimen de depósito fiscal**, a partir del cual se produjera su posterior comercialización en el territorio, Navarra, e incluso el sur de Francia. Los productos del depósito fiscal devengan impuestos en el punto de expedición y entrega para el consumo. En la actualidad, la mayor parte de los productos petrolíferos con destino las estaciones de servicio guipuzcoanas proceden del Puerto de Bilbao, con lo que los Impuestos Especiales y el IVA se ingresan en la Diputación Foral de Bizkaia.
- ❑ Si Gipuzkoa tuviera un depósito fiscal para la entrada de hidrocarburos en el Puerto Exterior de Pasajes, **la recaudación de Impuestos Especiales e IVA** ligados a este tipo de tráfico, resultaría muy significativa, por lo que a la Diputación le resulta de vital importancia el desarrollo del futuro puerto.

El mantenimiento de la actividad económica vinculada al Puerto, las limitaciones de las infraestructuras portuarias y la recuperación ambiental del entorno unen a las diferentes administraciones en la búsqueda de soluciones.

- ❑ Desde el punto de vista de la **actividad económica**, el Puerto de Pasajes tiene un peso importante dentro de la economía guipuzcoana, ya que operan el él del orden de 150 empresas con más de 3.000 puestos de trabajo directos, aportando directamente a la Hacienda Foral un 1,8 % del PIB del territorio.
- ❑ Por otra parte, el Puerto de Pasajes tiene una gran repercusión en las industrias siderúrgica y papelera situadas en Gipuzkoa a las que sirve de apoyo logístico en el aprovisionamiento y distribución de materias primas y productos elaborados.
- ❑ El puerto presenta problemas en cuanto a limitaciones de calados y esloras, escasez de superficies terrestres habilitadas para las actividades portuarias, limitaciones operacionales por el impacto de determinadas operaciones en el entorno urbano y saturación de la capacidad para recibir más tráfico. En el interior de la Bahía no es posible la ampliación de las estructuras por la falta de espacio físico, y existe una gran presión medioambiental, urbana y social para intentar liberalizar espacios portuarios para el uso ciudadano.
- ❑ **Las limitaciones a futuros desarrollos portuarios están originando una pérdida de competitividad** del propio puerto, así como de las empresas locales en relación con otras actividades enclavadas en entornos portuarios con más capacidad.
- ❑ En línea de buscar el consenso entre todas las administraciones implicadas para buscar solución a los problemas de crecimiento del puerto y dar respuesta a las demandas ambientales y de expansión ciudadana de su entorno, desde el punto de vista **institucional**, **destaca la creación en el año 2006 de la sociedad “Jaizkibia, S.A”**, participada por la Administración General del Estado, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián, Pasaia, Lezo, Errenteria, Irun, Hondarribia y Oiartzun, con el objeto de realizar estudios, planes y proyectos relacionados con la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas sobre infraestructuras y, en general, de cualesquiera otras actuaciones destinadas a la renovación integral urbana y a la mejora de la calidad ambiental y socioeconómica en el área geográfica de Pasaialdea, el Corredor Intermodal de Jaizkibel y el Bajo Bidasoa, así como la creación de instrumentos de gestión para el desarrollo de estas actuaciones y la participación directa y la ejecución de las acciones derivadas del Esquema Director del Modelo Territorial y el Plan Integral de Actuaciones.

Con Jaizkibia se plantea un modelo de regeneración similar al ya desarrollado por otros puertos.

- ❑ Con este modelo de regeneración de la bahía se pretende conseguir los éxitos de modelos similares desarrollados en lugares donde la línea de separación **Puerto-Ciudad** había producido numerosos conflictos desde el punto de vista urbanístico, ambiental, social, etc. El ejemplo mas cercano es el del Puerto de Bilbao y la sociedad impulsora de la regeneración interior Bilbao Ría 2000.
- ❑ Otra de las plataformas desde donde se quiere impulsar el desarrollo del puerto, es la recientemente creada **Plataforma Gipuzkoa Aurrera**, iniciativa desarrollada por los principales centros de poder de Gipuzkoa: Diputación, patronal Adegí, Cámara de Comercio, el grupo corporativo Mondragón MCC y la Kutxa para dinamizar, reactivar y acelerar las infraestructuras guipuzcoanas de gran calado como son el tren de alta velocidad, el puerto exterior de Pasajes, el aeropuerto de Hondarribia o la plataforma logística corredor de Jaizkibel.

La Plataforma Logística Aquitania – Euskadi (PLAE), como un elemento de integración de la infraestructura logística de la Fachada Atlántica.

- ❑ Otra de las herramientas institucionales que sirven de apoyo al Puerto de Pasajes y su actividad es la **Plataforma Logística Aquitania – Euskadi (PLAE)**, constituida bajo la forma jurídica de “Agrupación Europea de Interés Económico” y regulada por el Reglamento CEE N° 2137/85 y la ley 12/1991 además de las disposiciones del Código de Comercio.
- ❑ Esta entidad fue creada por la Administración Autónoma del País Vasco y el Consejo Regional de Aquitania para la promoción e integración de las infraestructuras logísticas de la Fachada Atlántica.
- ❑ El objeto de la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi consiste en:
 - La promoción del tejido de las infraestructuras y estructuras del transporte y logística de la Comunidad Autónoma de Euskadi y de la Región de Aquitania, hacia conceptos de intermodalidad.
 - La promoción comercial interior y exterior de su ámbito geográfico.
 - La animación de la red de actores públicos y privados.
 - El asesoramiento y acompañamiento de las actuaciones que persiguen la búsqueda de soluciones a los problemas del transporte y la logística a través de la realización de estudios y otros.
 - La cooperación con las entidades públicas y privadas localizadas en el interior y en el exterior del ámbito geográfico de la agrupación.
 - Asimismo, la PLAE participa de actividades relacionadas directa o indirectamente con los apartados anteriores y que sea considerada de interés para la agrupación.



Los miembros de la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi son importantes empresas de la Red Logística.

- ❑ Los miembros de la “Plataforma Logística Aquitania – Euskadi” son empresas y entidades que desarrollan sus actuaciones en el ámbito del transporte y logística de mercancías, estas entidades están comprometidas con el desarrollo del transporte y con el fortalecimiento de la fachada atlántica como uno de los puntos de ingreso y salida de mercancías.
- ❑ Entre los miembros de la “Plataforma Logística Aquitania – Euskadi” destacan importantes empresas de transporte tanto de Euskadi como de Aquitania.
- ❑ Asimismo, destacan la participación de los puertos de la región, como Bilbao y Pasajes en España, y los puertos de Baiona y Burdeos en Francia.
- ❑ El cuadro y el mapa adjunto presenta una relación completa de los socios de la plataforma y de su ubicación en la Fachada Atlántica.



Miembros de la Plataforma Logística Euskadi - Aquitania	
1 Araba Logística S.A. (Arasur)	10 Puerto de Bilbao
2 Bikakobo Aparcabisa	11 Puerto de Burdeos
3 Bilbao Air	12 Puerto de Pasajes
4 CEF Mouguerre (Bayona)	13 Uniport Bilbao
5 SNCF Frêt "Entité Espagne"	14 VIA Promoción del Puerto de Vitoria S.A.
6 CTVi (Centro de Transporte Intermodal de Vitoria)	15 Zaisa
7 Euskotren	16 Puerto de Bermeo
8 Plate-forme d'Hourcade - Bordeaux Combiné	17 ETS: Eusko Trenbide Sarea
9 Puerto de Bayona	

Potenciar la situación estratégica de Euskadi y Aquitania, así como fomentar el desarrollo del transporte intermodal sostenible, son los objetivos para este año 2008.

- Los objetivos que la Plataforma Logística Aquitania - Euskadi se ha fijado para el año 2008 destacan:
 - Potenciar la situación estratégica de Euskadi y Aquitania en Europa a través de la promoción de las infraestructuras de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de la Región de Aquitania en Europa y en los mercados internacionales para proyectar esta euroregión como puerta atlántica de Europa.
 - Fomentar el desarrollo de la intermodalidad y del transporte sostenible: Ofrecer una solución a la problemática del transporte mediante la creación de una potente estructura logística y de transporte intermodal en un área estratégica de la fachada atlántica. También se busca potenciar el transporte sostenible, como son el transporte marítimo y el transporte ferroviario.
- Las actividades concretas en las que participa la Plataforma Logística Aquitania - Euskadi son las siguientes:
 - **Ferias, seminarios y jornadas:** Estas actividades buscan la promoción las infraestructuras de la región a fin de aprovechar su potencialidad, asimismo se busca generar un espacio de encuentro y formación para el sector.
 - **Internacionalización:** La PLAE realiza actividades de divulgación sobre las ventajas de la región a nivel internacional participando en diversas entidades vinculadas al transporte, la infraestructura y la logística.
 - ❖ La PLAE participa en el grupo de trabajo de la Comisión del Arco Atlántico.
 - ❖ La PLAE trabaja en la presentación de un proyecto INTERREG IIIA sobre la Red Transfronteriza de la logística y del transporte Aquitania – Euskadi.
 - **Observatorio:** La PLAE realiza la recolección de datos del sector transporte y de la logística de las regiones Aquitania y Euskadi para la elaboración de indicadores de transporte que permitan evaluar el comercio entre estas dos regiones.
 - **Proyectos:** Una de las apuestas de la PLAE es la promoción de transporte combinado en la frontera entre España y Francia a través de los siguientes proyectos: **Ferroustage e "Y" vasca, Short Sea Shipping (SSS), y Adhesión al Círculo por la Optimodalidad en Europa (C.O.E).**

Finalmente se reflexiona sobre la posibilidad de concentrar en un único puerto los flujos de los tráficos marítimos producidos por Araba, Bizkaia y Gipuzkoa.

- ❑ Para terminar, **desde el punto de vista de la ordenación territorial**, se podría plantear que un único puerto en el área, el de Bilbao, podría resultar suficiente para drenar los flujos de mercancías que se producen en los territorios históricos de Gipuzkoa, Araba y Bizkaia, si bien podrían quedar desatendidos los tráficos producidos en Navarra y los potencialmente captables del Sur de Francia.
- ❑ Esta posibilidad haría perder por un lado algunos de los tráficos citados, y en general haría menos competitivas a las industrias más próximas a Pasajes que en la actualidad utilizan este puerto, penalizando el desarrollo del área. Debe recordarse en este sentido la elevada potencia del Hinterland muy próximo a Pasajes (acerías y otras industrias), que se vería penalizado si usara otro puerto, inclusive Bilbao.
- ❑ Además, si comparamos la distribución territorial de algunos de los puertos de interés general, pueden encontrarse dentro de una misma comunidad autónoma dos puertos relevantes por sus volúmenes de mercancías, situados a distancias más próximas que Bilbao y Pasajes, inclusive con un proceso de desarrollo infraestructural de esos puertos (Ferrol, Coruña, Gijón, el mismo Bilbao) de extraordinaria importancia.



Fuente tráficos: Anuario Estadístico Puertos del Estado Año 2006.