INFOPUERTOS

# ACBE rechaza la tasa de hasta siete euros a los cruceristas en Bilbao

La asociación portuaria pide revisar el gravamen de seis a siete euros por pasajero y las obligaciones de recaudación atribuidas a los consignatarios.



Antonio Rodríguez
12 Nov 2026 · 12:35 · hace 24 minutos

4 min de lectura



LO ESENCIAL

1. La Norma Foral 3/2026 fija para los cruceros un rango de seis a siete euros por estancia.
2. ACBE afirma que el 97,5% de los cruceristas no pernocta en Bizkaia.
3. La asociación rechaza que los consignatarios cobren y autoliquiden el impuesto con responsabilidad solidaria.

La **Asociación de Consignatarios, Concesionarios y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE)** ha solicitado a la Diputación Foral de Bizkaia y al Ayuntamiento de Getxo que revisen la aplicación del nuevo impuesto turístico a los pasajeros de cruceros. La organización considera que el gravamen, previsto entre seis y siete euros por estancia, puede reducir la competitividad del puerto y trasladar obligaciones tributarias desproporcionadas a las empresas consignatarias.

La controversia se refiere a la Norma Foral 3/2026, que regula el Impuesto sobre Estancias Turísticas en Bizkaia y cuya aplicación práctica está prevista desde el 1 de enero de 2027. La norma establece para las embarcaciones de crucero el rango más alto de la tabla, de seis a siete euros por unidad de estancia, sujeto a la ordenanza fiscal que adopte cada municipio.

## El debate sobre los pasajeros que no pernoctan

ACBE cuestiona que el impuesto grave la escala con independencia de que el pasajero pase la noche en el territorio. Según la asociación, el 97,5% de los cruceristas que llegan al Puerto de Bilbao no pernocta en Bizkaia. A su juicio, esa configuración crea una diferencia respecto a los visitantes de un día que llegan por avión, tren, autobús o vehículo particular y no soportan un gravamen equivalente.

La patronal portuaria no discute la capacidad de las administraciones para ordenar la fiscalidad turística, pero reclama que la regulación tenga en cuenta las características específicas del crucero. Una escala suele contratarse y programarse con meses o años de antelación, y la naviera compara costes portuarios, atractivo del destino, servicios y disponibilidad de atraque antes de cerrar su itinerario.

El importe también centra las críticas. ACBE sostiene que Bilbao afrontaría el gravamen más elevado del arco cantábrico. En su comparación, Santander y Gijón no aplican actualmente una tasa de este tipo y A Coruña cobra 1,50 euros. La asociación teme que una diferencia de varios euros por pasajero influya en las decisiones de las compañías, especialmente en buques con miles de plazas.

## Obligaciones para los consignatarios

La nota remitida por ACBE añade una objeción sobre la gestión del impuesto. La normativa atribuye a los consignatarios el cobro, la autoliquidación y una responsabilidad solidaria sobre la deuda tributaria. La asociación considera que esas tareas exceden la función habitual de representación del buque y añaden costes administrativos y riesgos fiscales.

Los consignatarios actúan como enlace entre la naviera, el puerto y las autoridades durante la escala. Gestionan documentación, servicios y coordinación operativa, pero no son necesariamente quienes venden el viaje ni quienes mantienen una relación comercial directa con cada pasajero. De ahí que pidan revisar el papel asignado en la recaudación.

ACBE propone limitar el impuesto a las escalas con pernoctación, rebajar sustancialmente el tipo y permitir que cada municipio decida si lo aplica. También reclama un régimen transitorio para las escalas ya programadas, con el fin de que los contratos cerrados antes de la entrada en vigor no se vean alterados por un coste nuevo.

## Fiscalidad turística y competencia portuaria

Las Juntas Generales de Bizkaia justificaron el impuesto como una herramienta para que los municipios adapten la recaudación a su intensidad turística y financien los servicios asociados a la llegada de visitantes. La norma permite bonificaciones en zonas de baja presión y fija rangos distintos según el tipo de alojamiento. En el caso de los cruceros, el máximo alcanza siete euros.

El debate enfrenta dos objetivos legítimos. Las administraciones buscan que la actividad turística contribuya a los costes que genera, mientras la comunidad portuaria advierte del riesgo de perder escalas frente a destinos competidores. El efecto real dependerá de la ordenanza de Getxo, de las posibles bonificaciones y de la reacción de las navieras.

El mercado europeo de cruceros es sensible a la suma de tasas portuarias, servicios, excursiones y restricciones ambientales. Un incremento aislado puede ser asumible, pero la acumulación de costes en una ruta puede alterar la planificación. Bilbao compite no solo con otros puertos cantábricos, sino también con destinos atlánticos franceses, británicos y portugueses.

La actividad crucerística genera gasto en transporte, restauración, visitas y comercio, aunque su impacto varía según la duración de la escala y el comportamiento de los pasajeros. Esa heterogeneidad explica que el diseño de la tasa resulte decisivo. ACBE defiende que un tributo uniforme por pasajero no refleja esas diferencias.

La petición abre una fase de diálogo antes de 2027. Diputación, Ayuntamiento de Getxo y sector deberán concretar la ordenanza, el procedimiento de cobro y el tratamiento de las escalas contratadas. Para el Puerto de Bilbao, la cuestión no es solo fiscal: afecta a su posición en las rutas del norte de Europa y al reparto de responsabilidades entre administración, navieras y consignatarios.