

La Llei de Ports navega entre dues aigües

Rebel·lió a bord

El proper mes de novembre, l'activitat dels 27 ports marítims estarà sotmesa als postulats d'una nova normativa legal. El Ministeri d'Obres Públiques afirma que la Llei és la clau per llançar l'àncora cap al futur. El món empresarial diu el contrari, la Llei ens clava en el passat.

Des que el món és món, l'elaboració de cap llei ha donat satisfacció al conjunt de la societat sobre la qual ha d'actuar. La nova Llei de Ports, a punt d'esgotar els tràmits parlamentaris en el Senat per a la seua aprovació definitiva, no serà tampoc la primera excepció a aquesta regla. La nova normativa, se-

gons la interpretació que donen els seus promotors (govern central a través del Ministeri d'Obres Públiques), s'ha fixat com a principals objectius l'establiment d'un nou marc legal per arribar a una major autonomia del sistema portuari i una millora de la competitivitat, actuant sobre criteris de gestió empresarial amb la creació d'un *holding* central en substi-

tució de l'actual Direcció General de Ports.

La llei entrarà en vigor el pròxim més de novembre, malgrat la forta oposició que han mostrat molts grups d'empresaris, cambres de comerç i, fins i tot, institucions oficials dels governs autonòmics afectats. Els detractors de la llei han deixat ben clar en múltiples campanyes els



El 86% de les importacions arriben per via marítima.

perills que pot comportar aquesta nova normativa pel que fa a una pèrdua del control d'aquest sector (òptimament productiu) en benefici de l'administració central. Sense anar més lluny, portaveus de la Generalitat de Catalunya han considerat en repetides declaracions públiques que la redacció d'aquest text legislatiu reflecteix un esperit "centralista" alhora que pot ser el principi d'una disminució de la representativitat del govern autonòmic, concretament pel que fa al Port Autònom de la capital del Principat. Els ports de Barcelona, València, Bilbao i Huelva eren, fins ara, els únics que gaudien, de fet, d'una autèntica autonomia en la gestió entre els 27 que conformen la totalitat de ports espanyols de transport marítim. Els altres 23 han mantingut fins ara el règim

tradicional de gestió, mitjançant les velles juntes portuàries, organismes autònoms comercials depenents d'una rigorosa Llei d'Entitats Estatals Autònomes. El rosari de crítiques contra la nova llei, elaborada en els despatxos dels col·laboradors del ministre Josep Borrell, no ha pogut impedir el que des d'un principi es considerava inevitable. Amb la majoria en el Parlament, el Govern central socialista no ha trobat massa obstacles per fer aprovar el seu disseny portuari del futur.

Segons coincidents denúncies d'associacions empresarials i cambres de comerç, el nou sistema a punt d'entrar en vigor és "intervencionista, centralista i burocràtic". Els arguments per a fonamentar aquestes crítiques són una llarga lletania. L'organisme de gestió i control de l'activitat portuària tindrà formalment molts més poders que la direcció general de Ports, ara a punt de tancar les portes. El *holding* definirà directament els objectius de gestió de les autoritats portuàries (denominació actualitzada del antics ports) i en controlarà l'execució. Els programes d'inversions, els treballs de planificació i les relacions entre els diferents ports del litoral espanyol també necessitaran el vist-i-plau dels responsables del nou ens públic, configurat com un organisme semblat a l'actual societat estatal Renfe. A més, el màxim òrgan de gestió portuària, segons la nova Llei, aprovarà o rebutjarà lliurement les operacions de crèdit dels ports; fixarà l'aportació de cadascuna de les autoritats por-

tuàries a un fons de contribució que servirà bé per al manteniment de les despeses pròpies de l'ens o per a pal·liar possibles dèficits d'alguns dels ports menys rendibles, bé per a realitzar finançaments per a una política d'inversions amb la finalitat de redistribuir els recursos en una borsa comuna per a les 27 noves autoritats portuàries. Això significa que a partir del proper més de novembre, amb la nova legislació, els ports mantindran els mecanismes comercials com abans; però a l'hora de comptar els resultats els que més hauran guanyat hauran d'aportar fons per als que menys beneficis hagen aconseguit. Serà, diguem-ne, una altra *casa comuna* portuària, on el que comptarà seran els resultats globals més que els individuals.

A banda dels mecanismes i procediments d'actuació, la nova Llei ha tocat un sector molt sensible com és el portuari per l'alt volum de negoci que genera. En l'actualitat, el 86% del total del transport de mercaderies importades arriben a qualsevol lloc de l'estat espanyol per via marítima. La facturació dels quatre ports fins ara autònoms (Barcelona, Bilbao, València i Huelva) altres 23 regits per les antigues juntes portuàries va arribar al final del 1991 als 74.200 milions de pessetes. Els números no enganyen. Les despeses operatives se situaren, en acabar el mateix exercici, al voltant dels 28.800 milions i les despe-

ses de personal vora els 19.000 milions de pessetes. A aquesta comptabilitat positiva cal afegir el valor patrimonial del total de les instal·lacions portuàries, uns 450.000 milions de pessetes, segons els càlculs més recents publicats per la direcció general de Ports.

Ni des de l'administració, ni des de cap organisme autonòmic o col·lectiu empresarial, s'ha descuidat mai aquest pròsper sector econòmic. Segons fonts oficials de la quasi extingida direcció general de Ports, l'any passat es van realitzar unes inversions totals en el conjunt dels ports espanyols de 40.098 milions de pessetes per millorar les instal·lacions. Al final d'aquest any, el mateix capítol es veurà augmentat en un 15% fins arribar als 46.468 milions. Aquestes previsions s'haurien dut a terme amb la Llei o sense ella perquè els interessos en joc aprofiten tant a les finances públiques com a les privades.

Per altra banda, el futur immediat obliga tant el Govern central com els autonòmics i grups d'empresaris a obrir ben bé els ulls pel que fa a les tarifes vigents a Europa sobre preus de trànsit marítim. En declaracions recents, Fernando Palau, actual director general de Ports i virtual primer responsable del futur ens públic, va profetitzar que l'obertura de les fronteres l'any que ve "comportarà la millora de la nostra competitivitat en infraestructures, productivitat i costos", però respectant les normes comunitàries de les quals vol ser garant la polèmica nova llei.

I. P.



D. UMBERT



Més de 46.000 milions serviran per millorar les instal·lacions portuàries.

RAFA GIL