

# El Km 0 portuari, a la diana de Brussel·les

**A**ls anys noranta, l'operador Deutsche Bahn controlava el 100% del mercat ferroviari alemany. El monopoli havia degenerat en un servei totalment ineficient, que en mercaderies havia arribat a posar en escac la capacitat exportadora de la potència industrial alemanya. Però el monopoli es va esmicolar quan dos ports van prendre la iniciativa. Els ports d'Hamburg i Bremen, finançament independents, amb un compte de resultats solvent i sense cap lligam amb el govern alemany que els obligués a pagar quotes de solidaritat, van cercar aliats en multinacionals químiques per crear companyies ferroviàries que van oferir serveis puntuals i eficients de transport de mercaderies.

Aquest episodi seria econòmicament viable si s'unissin els ports de Barcelona, Tarragona i València, per exemple, per reforçar el servei de Ferrocarrils de la Generalitat. Però és legalment impossible, per dues raons fonamentals: la legislació espanyola prohibeix als seus ports de fer inversions fora del domini portuari, i la raó més important, el model de gestió en xarxa de tots els ports d'interès general talla les ales als ports solvents, que no podrien fer prou calaix per a poder invertir en un altre sector, ja que el peatge de la solidaritat interportuària i el sosteniment de Puertos del Estado redueix descaradament el marge de benefici dels ports més potents.

Com AENA, que gestiona els aeroports, Puertos del Estado també és una rara avis a la UE. Fins i tot en aquells països europeus en què les autoritats portuàries són a les mans del govern central, com passa a França i Itàlia, el marge d'autonomia no és tan limitat. Les tarifes portuàries estan absolutament regulades i s'han d'incloure per a la seva aprovació en els Pressupostos Generals de l'Estat. Només es deixa un

La Comissió Europea vol ports independents, competitius i rendibles, unes virtuts que jutja complicades amb gestions en xarxa que impedeixin als ports fer una política comercial potent. La proposta legislativa, que votaran el Parlament Europeu i els estats membres, apunta clarament a la ineficiència dels models en xarxa d'Espanya i Itàlia.

petit marge de maniobra a les autoritats portuàries amb la política de bonificacions. Les taxes amb què les autoritats portuàries obtenen els ingressos —ocupació, mercaderia, vaixells, passatgers, etc.— han de constar en el pla d'empresa que cada port elabora anualment, i que s'ha d'acordar amb Puertos del Estado abans de ser aprovat formalment. Per tant, la política comercial d'un port es limita a gestionar descomptes. Ara bé, són entitats públiques amb personalitat jurídica pròpia on els governs autonòmics tenen un paper central perquè en nomenen el president i membres del consell d'administració.

I en cap altre país no es drenen recursos de l'activitat portuària cap a la caixa central i es limita la capacitat in-



El comissari de Transports de la CE, Siim Ka-

versora d'aquestes infraestructures. La Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant estableix que el 4% de tots els ingressos dels ports s'han de traspasar a Puertos del Estado per al seu manteniment, i a banda, les autoritats que obtinguin beneficis —el 2011 en van ser 21 de les 28 autoritats que estan sota el paraigua de ports d'interès general del Ministeri de Foment— estan obligades a fer una aportació al Fons de Compensació Interportuari, una rèplica de la solidaritat interterritorial de les autonomies amb què el Ministeri de Foment finança projectes que considera desitjables des del punt de vista social tot i no ser rendibles o directament faraònics. No cal dir que en la pràctica totalitat dels països europeus els ports inverteixen



Illas, en una visita a Tallinn amb motiu d'unes jornades de la Xarxa Transeuropea de Transport.

els seus beneficis en la millora de les seves instal·lacions, i no pas en les del port competidor. Actualment, el 70% de les autoritats portuàries espanyoles reben finançament a través d'aquest fons, a què Barcelona, València i Algesires aporten el 60% del total anual.

Pagat aquest peatge, amb els ingressos restants cada autoritat portuària fa front a la despesa, i el diner circulant es queda a la caixa del port com a reserves per al manteniment, inversions, promoció, etc. Ara bé, cada euro que es gasta ha de tenir la supervisió de Puertos del Estado, que dóna el vist-i-plau al pla d'empresa de cada port. Els experts en infraestructures coincideixen a assenyalar que compartir ingressos entre totes les autoritats portuàries i

coordinar les decisions estratègiques en tres façanes marítimes diferents no és un bon escenari per a obtenir una posició favorable en un context de competència global.

Curiosament, fins l'any 1992, els ports de Barcelona, Bilbao, Huelva i València disposaven d'un règim de govern propi i estaven gestionats per uns organismes públics anomenats ports autònoms. A partir d'aquell any, els ports van convertir-se en una eina política més, i fins a tres governs han modificat la llei de ports, amb el resultat final de la minsa autonomia actual.

**Europeïtzar el sud.** La Comissió Europea, sense anomenar explícitament el cas espanyol, té sobre la taula

un pla de modernització dels ports més importants de la UE per a garantir que abans del 2030 aquestes infraestructures siguin més eficients en tots els sentits, i això exigeix, segons Brussel·les, tenir ports amb una gestió transparent, independent i competitiva. Les directrius i modificacions legislatives amb què treballa la CE van en la línia d'"uropeïtzar els ports del sud, perquè no és raonable que alguns ports no puguin fixar tarifes, s'apliquin les mateixes directrius financeres a ports que han de competir entre ells, i es manllevin recursos dels ports competitiu per donar-los als que perden diners, o per invertir en projectes inviables", explica un expert coneixedor de la política portuària de la UE. Serà la primera vegada que Brussel·les creï una legislació sectorial específica en aquest àmbit.

La Comissió va fer públiques les seves intencions el maig de 2013. La resposta del Congrés espanyol es va limitar a recordar que els plans de Brussel·les de fer desaparèixer la gestió centralitzada i estatalista dels ports europeus són inconstitucionals. No cal dir que, per a Catalunya, una gestió totalment autònoma del seu principal port, de caràcter privat o amb societats públiques, seria una embranzida potent per a situar Barcelona a la llista dels principals ports de la UE.

**Els bons alumnes.** El 74% de les mercaderies que entren o surten d'Europa van per mar, però actualment una cinquena part d'aquest volum es concentra només a tres ports: Rotterdam, Hamburg i Anvers. "Aquest desequilibri dels rendiments portuaris provoca congestió i costos addicionals per als transportistes marítics, els operadors i els consumidors", assenyalava la CE en el resum de la seva proposta en matèria de ports, amb què espera estalviar fins a 10.000 milions d'euros el 2030.

Un dels eixos en què treballa és un marc financer flexible de caràcter empresarial, que "amplia la llibertat dels ports per a recaptar taxes d'infraestructura i augmenta la transparència pel que fa a l'establiment d'aquestes taxes i l'ús dels fons públics". Brussel·les confia que la major transparència permetrà disposar de fons públics "sense distorsionar la competència" i contribuirà a



JORDI PLAY

**Dalt, el port de Barcelona, ara amb infraestructures per a absorbir creixement d'activitat. Baix, el port de Rotterdam, el primer port de la UE en tràfic de mercaderies i serveis innovadors.**



EL TEMPS

“atreure la inversió privada”. Els ports també podran reduir les taxes als vaixells més respectuosos amb el medi ambient.

El vice-president de la Comissió i responsable de Transports, Siim Kallas, ja va explicar aleshores que “els nostres ports marítics són uns punts d'entrada vitals que enllacen els nostres corredors de transport amb la resta del món. Ja comptem amb algunes de les millors instal·lacions portuàries del món i hem de mantenir-les. Però tenim al davant importants reptes de congestió, d'augment del trànsit i d'inversió. Molts dels nostres ports han d'assolir alts nivells de qualitat. Les propostes presentades

posaran els serveis portuaris europeus al segle XXI, fomentaran la inversió i crearan ocupació allà on sigui més necessària”.

Sense fer-hi una referència directa, el full de ruta de la Comissió apunta clarament al model espanyol i italià, els més centralitzats però alhora estratègics per la seva posició a la Mediterrània. Brussel·les vol que els ports del sud assoleixin la qualitat i l'eficiència dels ports del nord, conscient que les previsions dels volums de càrrega assenyalen un increment del 50% en quinze anys.

“Cal prendre ara les decisions que tindran efecte en un termini d'entre 5

i 15 anys. Si la UE no actua avui, el creixement econòmic es veurà amenaçat pel risc de congestió i dels costos externs molt elevats, en particular a les ciutats i regions portuàries i les seves connexions amb l'interior”, rebla la proposta de la Comissió.

Ports problemàtics. La iniciativa de la CE també pretén evitar els efectes negatius que té la gestió deficient d'alguns ports sobre la resta. Posa de manifest que en els darrers anys s'ha produït un desfasament important entre els ports que s'han adaptat als nous requisits logístics i econòmics i els que s'han quedat enrere. “Les diferències de rendiment generen desviaments de tràfic, trajectes marítics i terrestres més llargs i més emissions procedents del transport i més congestió, i perjudiquen els ciutadans i l'economia de la UE”, s'adverteix en la proposta. A més, es denuncia que aquesta ineficiència “té efectes negatius en les oportunitats comercials dels ports que funcionen bé, perquè no poden promoure les connexions marítimes de curta distància cap a regions amb ports de baix rendiment”.

Amb aquesta iniciativa, que inclou una comunicació que revisa la política portuària europea, vuit accions de la Comissió Europea i una proposta legislativa adreçada al Parlament Europeu i al Consell Europeu, la UE vol implantar “un canvi de mentalitat en la gestió d'alguns ports, i que aquests aprenguin dels ports que funcionen bé”. Noble objectiu, que a Espanya serà realment complex, perquè Brussel·les no demana un simple canvi de gestió, sinó un canvi ideològic, estripar el concepte d'estat-nació tan ben dibuixat a les infraestructures i aplicar un criteri que mai abans no s'ha aplicat: les infraestructures només tenen sentit si són rendibles econòmicament o socialment, no pas ideològicament.

La proposta haurà de ser aprovada pel Parlament Europeu i els estats membres abans de ser adoptada mitjançant el procediment legislatiu ordinari. En qualsevol cas, ja s'ha obert la veda. Si Europa navega en aquest sentit, Espanya haurà de fer el mateix. Aleshores, la gestió portuària mai més no dependrà de pactes polítics.

*Gemma Aguilera*