

“Seria bo tenir més flexibilitat per a fer la nostra política comercial”

Us preocupa que entre el gener i el setembre d'aquest any haja disminuït el tràfic de contenidors al port de València?

—No hi ha descens que siga benvingut i aquest ens preocupa. Aquestes xifres posen de manifest una cosa que nosaltres diem des que férem la nostra revisió del pla estratègic l'any 2009: que la crisi econòmica, l'evolució del mercat marítim i la tendència al gegantisme de les companyies operadores desembocaria en una competència més gran. Els ports del nostre voltant han estat preparant-se i això genera tensions competitives que han provocat que els naviliers trien uns altres ports. Hi havia el risc que això passara i ha passat. Fet i fet, ens obliga a tots a reaccionar per donar un servei més competitiu. No hi ha res perdut, però hem de saber reaccionar i donar resposta a aquestes tensions. Fins ara hem mantingut el lideratge i esperem mantenir-lo, però per a això cal reaccionar.

—I quins són els reptes que afronta el port de València davant d'aquesta situació?

—Entenem que el paper fonamental del port és estar al servei de l'economia i de la societat. En aquest sentit, el port ha de ser un vehicle per a potenciar l'activitat comercial i el transport de passatgers, a més de desenvolupar determinades activitats que són pròpies dels ports com ara l'activitat nàutica, pesquera, d'oci... Per a fer tot això calen infraestructures suficients per a atendre la demanda de tràfic. Des de finals de la dècada dels noranta fins a finals de la passada, el port ha quadruplicat el volum de la seua activitat però les infraestructures han crescut de manera proporcionada a la demanda. Així doncs, el repte del port és traure el

Ramón Gómez-Ferrer és director general de l'Autoritat Portuària de València des de 2003. “L'actual context ens obliga a ser més eficients, donar millor qualitat de servei i a costos menors per tal d'atraure com més volum de tràfic millor”, adverteix.

màxim partit a aquestes infraestructures i això comporta prestar serveis amb la màxima eficiència i qualitat. Hem de respondre a les necessitats dels clients, que són els operadors marítics, els quals, a causa de la situació econòmica mundial viuen un procés de reconversió, adaptació i concentració. L'actual context ens obliga a ser més eficients, donar millor qualitat de servei i a costos menors per tal d'atraure com més volum de tràfic millor.

Un altre dels reptes és tenir una relació més bona amb el nostre hinterland i això exigeix millorar la connectivitat amb la nostra àrea d'influència. Per acabar, hem d'aconseguir una oferta de serveis logístics i intermodals adequats per a alimentar aquestes infraestructures.

—Parlem del tema de la connectivitat. La major part de les mercaderies que arriben al port ixen per carretera i només un 5% ho fa a través

del ferrocarril. El vostre objectiu és que aquesta xifra augmente. Durant molt de temps s'ha estat reivindicant el corredor ferroviari mediterrani. Tanmateix, de moment s'hi ha donat una solució intermèdia, l'anomenat tercer fil. Us satisfà?

—La connectivitat ferroviària és essencial per al port. A principi dels noranta es va habilitar un accés ferroviari pel sud que ens ha unit satisfactòriament amb la resta de la península. Per contra, sí que hem tingut carències pel que fa a la connexió ferroviària amb Europa en ample internacional. Entenem que és un problema de certa complexitat, que requereix molts recursos. La solució del tercer fil, doncs, ens sembla adequada per a disposar de trens directes a curt termini amb Europa sense els sobrecostos que suposa l'adaptació als diferents amplituds de via. Així doncs, el tercer fil ens sembla una bona solució per a poder connectar, a curt termini, amb Europa d'una manera més eficient.

—Abans d'estiu va causar certa controvèrsia el fet que el Ministeri de Foment licitara uns accessos al port de Barcelona per donar servei a la zona d'ampliació, mentre l'anomenat accés nord del port de València està ajornat sine die. Us sentiu perjudicats?

—En aquests moments, l'absència d'aquest accés perjudica la connectivitat des del nord però no estrangula l'activitat del port. El port no renuncia que hi haja una solució i confiem que en el termini de deu anys, l'accés nord per carretera s'haja resolt.

Ara bé, en aquest punt, cal deixar ben clar que els ports comercials espanyols som ports d'interès general de l'estat, és a dir, som tots ports de titularitat estatal. Com a tals, els nostres pressupostos s'integren en els Pressupostos Generals de l'Estat i les inversions que fan els ports són inversions de l'estat. Però les autoritats portuàries tenim un règim d'autonomia de gestió, un règim econòmic propi i les nostres despeses i les inversions que fem les realitzem a partir dels recursos que genera l'activitat portuària o del finançament que obtenim en el mercat de capitals. No obstant això, com que apareix en els Pressupostos Generals de l'Estat, figura que és l'estat el qui fa la inversió.

Però no s'ha de perdre de vista que el Ministeri inverteix gràcies als recursos que genera la mateixa activitat portuària. Aquest és un matís tècnic que, desgraciadament, no és molt conegut i que porta a l'equívoc.

Així doncs, no ens sentim discriminats per les inversions que es fan al port de Barcelona, perquè són les que autònomament hem decidit nosaltres, amb els nostres recursos i segons les necessitats que tenim. La màxima que s'ha de seguir a l'hora de fer inversions és que hi haja prou infraestructures per a no estrangular l'activitat, però alhora sense sobrepassar-nos en la inversió.

—Com heu dit, les autoritats portuàries estan supeditades a allò que establisca Puertos del Estado. Considereu que les autoritats portuàries tenen prou autonomia per a competir en un mercat que, com heu dit, és cada volta més exigent?

—Si ens comparem amb els països més pròxims —Portugal, França, Itàlia—, el règim d'autonomia de gestió que tenim els ports espanyols ens ha permès desenvolupar-nos amb més agilitat que els nostres competidors. Això ens ha dut a la posició en què ens trobem avui. El sistema d'autofinançament dels ports —pel qual l'Autoritat Portuària gestiona els seus ingressos, amb els quals pot fer inversions de manera coordinada amb Puertos del Estado, atraure operadors i fer una política comercial— fins ara ens ha permès fer-ho millor que als nostres competidors.

Ara bé, seria desitjable tenir més flexibilitat per a desenvolupar la nostra activitat comercial. Estaria bé disposar de més flexibilitat per a atraure nous operadors, concedir espais públics en règim de concessions, negociar amb els operadors... En aquest punt, trobem a faltar, en el marc normatiu espanyol, poder disposar de més flexibilitat a l'hora de negociar amb els operadors. També pel que fa a les taxes tenim una certa rigidesa. Però en la mesura que els béns que gestionem tenen caràcter públic, som conscients que cal que hi haja unes normes de control sobre com es gestionen els diners públics. Potser podríem canviar de sistema, però els diners públics sempre han de tenir un cert control i unes certes rigideses.



PERATS I CAMPS

En resum, tenim un sistema que ens ha permès desenvolupar-nos prou bé en el context europeu, però potser es podria fer algun ajust per a flexibilitzar la política comercial. Això sempre amb el benentès que som ens públics que pertanyem a l'estat. Els que tenen la capacitat d'establir les lleis són els qui han de decidir si ens donen més o menys llibertat per a gestionar el port.

—Així doncs, disposar de més flexibilitat a l'hora d'establir les taxes us permetria ser més competitius...

—Sobretot trobem a faltar més flexibilitat pel que fa a les condicions del règim concessional, pel qual es posen els béns públics al servei dels operadors privats.

—Ara mateix, quin percentatge dels recursos de Puertos del Estado són aportats per l'Autoritat Portuària de València?

—El port de València aporta al voltant de l'11% o el 12%. En aquest punt, vull

fer notar que els ports no som un negoci en nosaltres mateixos, no som una empresa privada que ha de maximitzar els seus ingressos. El port està al servei de l'economia i el comerç, així que del que es tracta és de proveir aquests serveis al cost més xicotet possible. L'objectiu és que, d'acord amb les nostres condicions naturals, disposem d'infraestructures que donen un servei con més eficient millor. No s'ha de perdre de vista que cada port té unes condicions naturals: no és el mateix un dic d'abric per a un port del Mediterrani que per a un port de Canàries.

—Així doncs, ports com el de València contribueixen a mantenir altres ports que són menys eficients a través del Fons de Compensació Interportuari...

—Sí. En els últims cinc anys hi hem aportat 16 milions d'euros, un poc més de tres milions a l'any, i això representa entre el 13% o el 14% del Fons. Al



PRATS I CAMPS

“Els ports del sud hem de treballar junts perquè Europa s’adone del nostre potencial”

remat, el Fons representa poc més del 2% del total d’ingressos. Ara, és veritat que no tots els ports hi aporten en la mateixa proporció. Els ports més grans hi aporten més perquè així ho marca el principi de solidaritat que regeix Puertos del Estado.

—**Durant l’última dècada, València ha aconseguit situar-se per davant de Barcelona pel que fa al transport de contenidors. Són dos ports que estan en la mateixa façana, competint amb els ports del nord d’Europa. Hi ha competició o cooperació, entre València i Barcelona?**

—La relació entre els equips directius és estreta. Cooperem en temes d’interès comú que tenen a veure amb protecció, medi ambient, innovació en sistemes d’informació... amb l’objectiu d’agilitar el pas de les mercaderies i

ser cada volta més competitiu en el conjunt d’Europa.

Partim d’una situació d’avantatge dels ports del nord d’Europa. Aquests es van integrar abans a Europa, van canalitzar el comerç amb els Estats Units i s’han consolidat com a porta d’entrada de les mercaderies. Ara ens trobem en un panorama en el qual les rutes marítimes hem basculat cap a Àsia, amb la qual cosa els ports del Mediterrani hem adoptat un protagonisme més gran. A això s’han de sumar les possibilitats que s’obren a Àfrica. Els ports del sud d’Europa, doncs, hem de treballar junts per fer que Europa s’adone del nostre potencial i impulse polítiques que ajuden a un reequilibri del comerç europeu.

—**En l’última visita que va fer la ministra Ana Pastor va dir que**

València era el port de Madrid per a les persones. A això s’ha de sumar que al port de València van a parar el 60% dels contenidors que es generen en l’àrea d’influència de Madrid. L’aposta del port de València passa per Madrid o passa per Europa?

—S’ha de tenir en compte que Madrid és la principal àrea d’activitat econòmica de la península i això es nota en els fluxos de distribució. La nostra aposta implica continuar donant servei a la zona centre, així com donar un servei més bo a altres zones com ara l’Aragó. És important que aquesta penetració en el territori dispose de bones alternatives de transport. La setmana passada va arribar al port de València el primer comboi de cotxes procedent de Figueruelas per ferrocarril. Ens convé aconseguir que aquestes connexions siguin com més barates millor. Dit això, no renunciem a tenir una bona connexió amb Europa.

Violeta Tena