



Espanya amarra la gestió centralitzada dels ports

El Parlament Europeu va aprovar el març passat un reglament que obligava tots els Estats membres a donar autonomia de gestió als ports. El model preconitzat per Brussel·les xocava de ple amb el sistema actualment vigent a l'Estat, que manté els ports sota el jou de Puertos del Estado. Espanya, però, ha maniobrat i ha aconseguit aigualir el text comunitari. Tant el port de València com el de Barcelona en surten perjudicats.

Reportatge de Violeta Tena

Ara fa dos anys i mig aquest setmanari va entrevistar el navilier valencià Vicente Boluda, propietari de Boluda Corporación Marítima, una de les companyies líders al món en el remolc portuari. L'èfimer president del Reial Madrid, home gens sospitós de flirtejar amb les idees independentistes, es mostrava contundent quan se li preguntava pel model de gestió portuària espanyol. "Què fan tres-cents funcionaris de Puertos del Estado al centre de Madrid dirigint la política de tots els ports d'Espanya?", es preguntava Boluda. I hi afegia, rotund: "Puertos del Estado és un tap per al desenvolupament dels ports".

L'empresari valencià té raons, dos anys i mig després, per mantenir el seu neguit. En el temps que ha transcorregut des d'aleshores, Brussel·les ha tractat de tirar endavant un reglament de ports que obligara els Estats a descentralitzar-ne la gestió. El passat 8 de març, per fi, el plenari del Parlament Europeu va aprovar un

reglament que anava en aquesta direcció. Des d'aleshores, però, Espanya s'ha mogut per les canonades comunitàries per aigualir el text i adaptar-lo als seus gustos. I ho ha aconseguit. La setmana passada es va fer públic que el Triàleg (un fòrum on participen el Consell, la Comissió i el Parlament i que, d'alguna manera, sol establir les posicions finals en l'intricat sistema de presa de decisió europeu) ha esmenat el redactat inicial i, ara, permet als països membres inhibir-se i no donar autonomia de gestió als ports tal com establia l'Europarlament. Els fontaners espanyols, expliquen veus comunitàries, s'han hagut d'aplicar a fons per introduir-hi aquest canvi. A pesar dels intents comunitaris, i en contra dels desitjos de Boluda i de tants altres operadors portuaris de la Mediterrània, Madrid continuarà duent el timó de la política portuària a Espanya. La European Sea Ports Organization (ESPO), una associació independent que agrupa tots els ports europeus, ha mostrat la seua

decepció per la incorporació d'aquesta excepcionalitat. Des del port de Barcelona no amaguen que el dictamen del Triàleg és una galleda d'aigua freda per a la infraestructura catalana, que de fa anys clama per quotes més grans d'autogovern.

El mar, a Madrid

Espanya és, junt amb Itàlia, un dels països de la UE on més centralitzada està la gestió portuària. Fins i tot la jacobina França deixa més marge de maniobra a les seues autoritats portuàries. Tot el que fan els ports és supervisat i controlat per Puertos del Estado, un organisme dependent del Ministeri de Foment amb seu a Madrid.

El model de gestió portuari, doncs, segueix la pauta espanyola de fer-ho passar tot pel quilòmetre zero de Madrid, tal com va explicar el diputat Germà Bel en el seu assaig *Espanya, capital París*. Tant se val que Madrid no tinga mar. També ací s'imposa una visió centrípeta de les infraestructures. Tanmateix, mentre l'actual model radial de carreteres i ferrocarrils és hereu del model borbònic implantat a partir del segle XIX, el sistema de gestió portuari actualment vigent el va imposar el PSOE a la dècada de 1990 i després el PP va reblar el clau. Durant les dècades prèvies, les autoritats portuàries van disposar d'uns marges de maniobra de què no gaudeixen ara.

Això fou així, sobretot, gràcies a l'informe que a principis de la dècada de 1960 va fer el Banc Mundial sobre l'economia espanyola. L'organisme internacional hi conclouia que l'intervencionisme estatal, suposava un obstacle per al desenvolupament econòmic. Per això, en matèria de ports, el Banc Mundial suggeria que els recintes més importants de l'Estat, que aleshores eren Barcelona, València, Bilbao i Huelva, se segregaren de la resta i pogueren funcionar de manera independent. I així es va fer.

El miratge, però, durà només unes dècades. L'any 1992 el Govern socialista de Felipe González va posar els fonaments de l'actual model a través de la llei de ports impulsada pel ministre Josep Borell. La llei donà carta de naturalesa a Puertos del Estado i va fer miques l'autonomia portuària, per bé que en aquell moment la Unió Europea ja propugnava la despolitització i la gestió eficient d'aquestes infraestructures. Només el pacte del Majestic (pel qual CiU va donar suport a la investidura de José María Aznar) va →

→ permetre, *a posteriori*, recuperar una part de l'autonomia portuària segregada el 1992. Tanmateix, la llei de ports que va aprovar Aznar l'any 2003, amb Álvarez-Cascos essent ministre, va consolidar el sistema centralitzat ideat pels socialistes espanyols.

Un capità aliè

Però quines són les implicacions últimes que té un model centralitzat? Quins en són els efectes? El problema en el cas espanyol és la rigidesa que implica el sistema centralitzat. La llei estipula que és Puertos del Estado qui estableix les tarifes portuàries per a tots els ports anualment. A les autoritats portuàries que regeixen cada port només se'ls deixa un petit marge de maniobra a través de la política de bonificacions. A més, les taxes amb què les autoritats portuàries obtenen els ingressos propis han de constar en el pla d'empresa anual, que ha de ser supervisat i acordat per Puertos del Estado. Tot plegat, lliga de peus i mans les autoritats portuàries, que no disposen de marge de maniobra per establir una política comercial pròpia.

Tant el port de Barcelona com el de València —el primer, cal dir-ho, de manera molt més insistent que el segon— han criticat aquest *statu quo* perquè, diuen, els resta competitivitat respecte a la resta de ports de la Mediterrània. “El règim actualment vigent —explica un portaveu oficial del Port de Barcelona— no ens permet tenir autonomia i constreny la nostra capacitat d'adaptar-nos a les exigències del mercat”. No es pot perdre de vista que, tot i que tant València com Barcelona ocupen una molt bona posició en tràfic de mercaderies a la Mediterrània, la competència és cada volta més ferotge. La concentració de navilieres i la tendència a utilitzar vaixells cada cop de més envergadura amb l'objectiu de reduir costos obliga els responsables dels ports que hi intervenen a posar-se les piles. Els alts costos de l'estiba —un tema no resolt, que Brussel·les també té al punt de mira— no ajuden gaire. El risc de perdre

tràfic de mercaderies en favor d'altres infraestructures, doncs, hi és. “En l'àmbit marítim hi ha canvis permanents. Si no disposem de capacitat de reacció perquè el marc és molt rígid, posem en risc el nostre lideratge”, adverteixen des del port de Barcelona

Espoli portuari

A més a més, la llei obliga els ports a renunciar a disposar d'una part dels seus propis recursos. 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. A més, totes les autoritats que obtenen beneficis



estan obligades per llei a fer una aportació al Fons de Compensació Interportuari, la qual cosa perjudica les instal·lacions que, com les de València i Barcelona, obtenen superàvits. L'existència d'aquest Fons de Compensació, que segons Puertos del Estado contribueix a “la vertebració territorial”, és la transposició al món dels ports del sistema de solidaritat interterritorial vigent en matèria de finançament. I també ací es produeix una detració de recursos, un espoli portuari que el port de Barcelona ha denunciat reiteradament. No cal dir que és Puertos del Estado qui anualment decideix com es distribueixen els diners d'aquest Fons. Des del port de Barcelona no s'oposen a l'existència del Fons, però critiquen el perjudici que els provoca. “El

que no s'entén és que es resten beneficis a un port per donar-los a un altre port i que aquest et pugua fer la competència. El que es fa amb aquest sistema és distorsionar la competència”, lamenten. Les dades corresponents a 2016 [vegeu quadre] il·lustren fins a quin punt l'existència d'aquest mecanisme detrau recursos a Barcelona i València. Els primers van aportar-hi 4,3 milions d'euros i en van rebre 329.000 en bescanvi; els segons n'hi aportaren 3,5 i reberen 408.000 euros. De fet, el 32,4% del Fons procedeix d'aquestes dues autoritats portuàries. Només entre els anys 2008 i 2013, el port de València va proporcionar-hi 16 milions d'euros. La xifra pot semblar més o menys voluminosa, però no es pot perdre de vista que mentre se li drenen recursos, el recinte del Grau malda perquè se li habiliti l'accés nord —que alleugeriria el tràfic de camions— o que es dote correctament la connexió ferroviària amb Saragossa. Això, per no parlar, és clar, del corredor mediterrani. Es tracta d'un sistema d'ajuts creuats, la legalitat del qual resulta ben dubtosa a ulls de la Unió Europea.

Canvi de rumb

La Unió Europea fa anys que té el model de gestió portuària espanyol en el punt de mira. Europa destina milers de milions d'euros a bastir infraestructures —de fet, el nivell de dotacions de què disposa Espanya no s'explica sense les aportacions comunitàries— i sempre ha posat l'accent en la necessitat de fer-ne un ús eficient. I la manera com es gestionen els ports a Espanya no ho és gens, d'eficient. Des de fa sis anys, doncs, en l'àmbit comunitari s'ha discutit sobre la necessitat d'impulsar iniciatives legals que permeten harmonitzar el panorama europeu, laminar les ineficiències i aportar transparència. En definitiva, provocar un canvi de mentalitat global. I això implicava inevitablement posar fi al sistema de gestió centralitzada imperant a l'Estat espanyol.

Finalment, el passat 8 de març el Parlament Europeu va donar llum verd a

