

RAMON TREMOSA

## «Amb Franco hi havia més autonomia portuària»

Des de Brussel·les i com a europarlamentari, Ramon Tremosa (Barcelona, 1965) ha batallat contra els sistemes de gestió centralitzats d'Espanya. La seua darrera lluita ha estat la dels ports. "El govern espanyol ha maniobrat per mantenir un sistema de gestió portuària que és anacrònic i que resta competitivitat als ports", es lamenta.

*Entrevista de Violeta Tena  
Fotografies de Sergi Alcaraz*

**V**ostè va fer mans i mànecgues per aconseguir que el Parlament Europeu aprovara un dictamen favorable a la descentralització dels ports en tots els Estats membres. Ho va aconseguir en una votació del març passat. Tanmateix, ara el Triàleg (un fòrum on participen el Consell, la Comissió i el Parlament i que, d'alguna manera, sol assentar les posicions finals en l'intricat sistema de presa de decisió europeu) assumeix les tesis espanyoles i diu que cada país pot decidir el seu model de gestió. Com valora aquesta decisió, que a primera vista és una galleda d'aigua freda a les aspiracions dels ports de la Mediterrània?

—Malauradament, aquest era el resultat esperable. El Govern espanyol ha maniobrat tant com ha pogut per mantenir un sistema de gestió portuària que és anacrònic i vuitcentista i que resta competitivitat als ports. El pronunciament

del Trilog permet a Espanya mantenir un model de gestió centralista.

En última instància, el que s'està fent és apostar pel *Pick Up Union*, o Unió Europea a la carta. I això —no es pot perdre de vista— alimenta l'euroescepticisme i demostra que Europa és incapaç d'imposar bones pràctiques.

Dit això, es fa evident que tant catalans com valencians només disposem de la nostra força per canviar la realitat. No podem esperar res de les bones intencions d'Europa, que són incapaces d'imposar el seu criteri i de combatre les postures particulars dels Estats membres.

—Com han actuat els ressorts del poder espanyol per intervenir en la decisió del Triàleg?

—A Brussel·les es negocien moltes legislacions alhora, des dels ports a la regulació bancària. Igual que a Espanya aquest és un tema que li interessa molt, als països del nord, per exemple, els pot interessar molt una exempció en matèria de pesca

del salmó. Aleshores, és sensat pensar que Espanya ha canviat cromos per aconseguir el que volia en matèria portuària. Malauradament el Triàleg és molt opac i mai no hi ha transparència però és evident que per a Espanya el reglament de ports ha estat prioritat màxima perquè el que s'hauria aconseguit, en última instància, hauria sigut desmantellar un model centralista i jacobí. Espanya ha aconseguit mantenir els interessos creats, que xoquen amb les bones pràctiques de la resta d'Europa.

—Als països del nord d'Europa —que tenen ports de grans dimensions i que competeixen amb els de la façana mediterrània— no els interessa que Espanya canvie el seu model perquè el que ara és vigent li resta competitivitat. Creu, per tant, que els països del nord han acceptat de bon grat l'excepcionalitat reclamada i concedida a Espanya?

—Jo crec que hi ha hagut una bona voluntat de la Comissió i del Parlament





per crear un escenari de competència entre tots els ports. Ara bé, els països del nord no poden passar per alt que València i Barcelona són competidors amb ells. A Rotterdam, per exemple, li va molt millor que Barcelona es mantingui com està i que no li llevi fluxos comercials.

Això, en tot cas, entra dins de la lògica de la competició entre ports. Ara bé, el que ens hem de fer mirar nosaltres és que el Govern espanyol, en lloc de defensar un model més beneficiós per a nosaltres, el que fa és posar-nos pals a les rodes.

**—Diria que aquesta ha sigut una oportunitat perduda?**

—No, en absolut. Crec que hem anat molt lluny. En la votació del 8 de març [en què es va aprovar el reglament de ports que apostava per un model descentralitzat per a tots els països] al Parlament vam posar en evidència que els grans partits espanyols estan a soles i que la seua postura està en contra de la resta de grups. S'ha evidenciat que Espanya privilegia

un model caduc i fallit, que malmet el potencial econòmic dels ports espanyols. El sistema tarifari que manté Espanya ens fa perdre competitivitat i provoca que els ports del nord d'Àfrica entrin en clara competència amb nosaltres, sobretot pel que fa als ports de València i Algesires. Europa ha intentat modernitzar el model, però Espanya s'hi ha resistit amb tota la seva força.

**—Com els ha perjudicat als ports de València i Barcelona la gestió centralitzada que es fa des de l'organisme Puertos del Estado?**

—Per entendre quin n'ha estat l'efecte només cal fixar-se en l'exemple d'Hamburg. Barcelona i València, si estiguessin connectats als mercats europeus podrien tenir tràfics més voluminosos dels que tenen ara. I quan dic tràfic, no parlo de contenidors buits sinó de valor afegit, amb tot el joc industrial que podria donar l'hinterland. L'*statu quo* provoca que el port de València sigui només un

port valencià, que el port de Barcelona sigui un port només de la metròpoli de Barcelona i que no tinguin cap funció de *European gateway*, que no siguin porta europea de res, perquè són ports que moren ací.

A Itàlia i França hi ha Gènova i Marsella, però ni l'un ni l'altre no poden competir amb nosaltres perquè cap no té un hinterland industrial com el nostre. Hem de prendre consciència que els únics ports holandesos de la Mediterrània som nosaltres. Espanya no farà mai el corredor mediterrani perquè saben que és la definitiva europeïtzació dels Països Catalans. I Madrid té molt clar que "abans pobra que pròspera" si és que la prosperitat ha d'entrar per València i Barcelona.

**—Fa due setmanes Foment anuncia que destinarà 150 milions d'euros als accessos del port de Barcelona. Ana Pastor ha dit que vol convertir -lo en el port més ben connectat d'Europa. Això ha provocat la reacció de l'Autoritat Portuària de València, que se'n sent perjudicada. Com veu aquesta polèmica?**

—Crec que això no és casual. El que es pretén des de Puertos del Estado és fer avortar qualsevol tipus de cooperació dels governs català i valencià en contra del model espanyol. Vist des de Madrid, hi ha una possible aliança entre València i Barcelona que ells perceben com molt perillosa. Foment intentarà fer avortar qualsevol intent d'entesa entre els dos territoris. No em sembla gens casual, aquesta polèmica ara.

Dit això, dubto molt que aquestes inversions acabin executant-se. De promeses d'aquest tipus n'hem vist moltes. I en tot cas, que la ministra digui "abans Barcelona que València" té una clara intencionalitat política: enfrontar València i Barcelona i impedir que puguin esdevenir ports complementaris. Tots dos ports no competeixen entre si perquè tenen tràfics molt diferents. I et donaré el següent exemple: el port de Copenhaguen es va fusionar amb el port de Malmö. És a dir, els ports d'una banda i l'altra de l'entrada al Bàltic s'uniren i ara es presenten al món oferint els seus serveis com un únic port. Aquest tipus de col·laboració, doncs, estan a l'ordre del dia. A Madrid ho saben i volen evitar a qualsevol preu un escenari d'enfrontament. Perquè, al capdavall, no és el mateix que Barcelona s'enfronti a Puertos del Estado que ho facin conjuntament Barcelona i València, que són els princi-

## «Si els ports de València i Barcelona no poden reinvertir els seus beneficis, no poden lluitar en la lliga de ports del segle XXI»

→ pals ports de l'Estat. Seria equivocat caure en la temptació de l'enfrontament estèril.

**—Fins ara de col·laboració entre els ports de Barcelona i València n'hi ha hagut poca. Diria que això els ha restat competitivitat?**

—Per al Govern espanyol ha sigut molt fàcil visitar els ports europeus i sostenir que la reivindicació de més autonomia té un fonament polític, basat en el sentiment separatista de Catalunya. A Europa, la reivindicació del port de Barcelona de més autonomia, el Govern espanyol l'ha venuda com un posicionament singular. Si a València comencen a parlar de descentralització i d'independència tarifària, com ja fa Barcelona, deixarà de ser una reivindicació particular dels catalans. A Barcelona li aniria molt bé que València se sumés a les seves tesis i creés un front comú. Perquè, a més a més, València i Barcelona són tràfics complementaris.

**—Uns ports descentralitzats però sense corredor mediterrani són garantia d'èxit?**

—No, tan important és el corredor mediterrani com la independència tarifària. En aquests moments, les tarifes són massa altes i els ports no tenen prou marge de decisió. És el mateix que passa als ports: que el Prat tingui unes tarifes altes no és casualitat: es busca desincentivar els vols intercontinentals. Així doncs, el corredor ferroviari no servirà de res si cada port, individualment, no pot aplicar la seva pròpia política tarifària. Sense això no podem competir amb Rotterdam, Anvers, Hamburg i Bremen.

**—Des de Ports de l'Estat argumenten que cada autoritat portuària ja gaudeix d'un marge de maniobra ampli per fixar les seues taxes.**

—Això no és veritat. El port de Barcelona cada volta disposa de menys marge. Per fer un moll de no res han de demanar el permís de Puertos del Estado. El nivell d'intromissió és total. Les reformes portuàries que van impulsar primer el ministre Josep Borrell i després el Govern de José María Aznar, el 2004, han anat destinades a controlar fins a l'última

tona que es movia en els ports. La cosa és tan greu que es pot afirmar que amb Franco hi havia més autonomia portuària. Els dos grans partits espanyols han posat les dues peces per fer un model que no deixa gens d'autonomia. És un tema on hi ha una complicitat absoluta entre PP i PSOE. De fet, tant els populars com els socialistes espanyols a l'Europarlament van votar en contra del reglament de ports. Fixa't que en el debat previ l'eurodiputat [del PP] Luis de Grandes va dir que el reglament anava contra la Constitució!

**—L'altre front de batalla és el Fons de Compensació Interportuari, al qual els ports han d'aportar obligatòriament, una part dels seus beneficis.**

—Per normativa europea d'ajudes, el Fons Interportuari no hauria d'existir. És a dir, no hi ha cap país que tingui xarxes creuades de transferències en forma de subsidis des d'una estructura que té superàvit a una que és deficitària. Imagina't un contenidor que ve de Baltimore i que busca un port europeu. Disposa de Bristol a Gran Bretanya, Bordeus a França i Gijón al Cantàbric. Aquests tres ports ofereixen una tarifa. El que no pot ser és que Gijón pugui rebentar preus essent com és un port deficitari. Perquè, si pot quadrar els seus comptes, és pels diners que li arriben des de Barcelona. Això és il·legal: a tot Europa els ports poden ser públics o privats, petits o grans, hi ha molts sistemes de gestió... però tots són sistemes de gestió individuals i no reben ajuts públics. Això està prohibit perquè és una ajuda il·legal d'Estat.

El que deia el reglament que vam aprovar a l'Eurocambra era que cada port ha de poder fixar les seves tarifes en funció de la seva estratègia comercial i d'acord amb les lleis europees d'ajudes d'Estat.

**—Des de Ports de l'Estat diuen que s'exagera, que l'aportació que fa cada port és del 4% dels beneficis.**

—Ells poden dir el que vulguin, però no poden negar que són uns diners que resten capacitat de maniobra. Quan sumes el 4% d'un any i d'un altre resulta que són moltíssims diners.

El 2013 vaig ser ponent del Competition Report [estudis en matèria de legislació europea]. Això em va permetre conèixer les experiències d'experts alemanys i anglesos. Vaig dur un alemany de Deutsche Bahn [companyia pública ferroviària d'Alemanya] i va explicar que ells havien deixat de ser monopoli gràcies als ports. Als anys 70 i 80 tenien un servei molt dolent que proporcionava Deutsche Bahn. Però amb els beneficis dels ports van crear una companyia ferroviària i van estimular la competència. Si avui dia, a Alemanya, hi ha 250 operadors ferroviaris i el mercat ferroviari està obert a la competència, és pel paper que van tenir els ports. Els beneficis dels ports van permetre acabar un monopoli que era ineficient. Això seria impensable a Espanya.

La independència dels ports és clau per poder decidir què fa amb els seus diners. Un bon exemple és el aeroport de Charles de Gaulle, que competeix amb Frankfurt. Amb els beneficis que genera ha construït una xarxa d'alta velocitat fins a Brussel·les. De manera que un senyor que és a Brussel·les i vol anar a Xangai i no té vol directe, agafa el tren d'alta velocitat i pot anar-se'n a París perquè en alta velocitat li queda més pròxim que Frankfurt. Per tant, el que fa Charles de Gaulle és reinvertir els seus beneficis per millorar la seva competitivitat internacional. Si els ports de València i Barcelona no poden reinvertir els seus beneficis, no poden lluitar en la lliga de ports del segle XXI.

**—Vostè és partidari d'una Catalunya independent. En un escenari tal, quina gestió portuària li agradaria aplicar?**

—Jo no sóc qui per dir quin model ha de triar cadascú. Al món hi ha ports petits, grans, especialitzats, generals... La gestió individual és la que fa que siguin rendibles, sigui la gestió pública, privada o mixta. Als ports, com als aeroports, els cal independència de gestió, bones connexions i ferramentes per poder competir en igualtat de condicions. El que hem de fer és estudiar què es fa a cada país i copiar allò que millor s'adapti a les nostres necessitats. ●