

## TRIBUNA

# Contra la economía productiva

**Pere Macías**  
Portavoz adjunto de  
CiU en el Congreso  
de los Diputados



■ Las 420 enmiendas pactadas entre los socialistas y los populares, que han sido presentadas al proyecto de Ley de modificación de la Ley de Puertos, constituyen un auténtico vuelco al texto inicial presentado, en un ya lejano 2008 por el tándem Fernando Palao-Mariano Navas, bajo el mandato ministerial de Magdalena Álvarez. Son muchos los que van a añorar a estos dos personajes, a la luz de las múltiples tropelías que contiene el texto acordado entre las dos fuerzas políticas mayoritarias.

Tres son los elementos introducidos en las enmiendas que, a nuestro juicio, perjudican gravemente el sector y, por ende, la economía española. En primer lugar la intensa burocratización a que se somete el sistema portuario español por la vía de las continuas e innecesarias intromisiones de Puertos del Estado en la gestión de los puertos. En segundo lugar por el establecimiento de un sistema de tarifas que castiga la economía productiva y, finalmente, por las novedades introducidas en el régimen de la estiba que ha generado una preocupante agitación en el sector. Vayamos por partes.

Cuando en el año 1998 se pactó entre CiU y el gobierno Aznar el importante avance en la autonomía de las autoridades portuarias, se apostó por una

gestión profesionalizada y de proximidad, eficazmente imbricada en los respectivos entornos socioeconómicos. El papel reservado a Puertos del Estado era residual. Le competían las funciones de coordinación del sistema y de apoyo jurídico y administrativo a dichas autoridades portuarias. Ya en la reforma Cascos, del 2003, Puertos del Estado reforzó sus atribuciones, aumentando significativamente las intromisiones en la gestión ordinaria de los puertos. Sin embargo, ahora, las enmiendas conjuntas van mucho más allá: para cualquier minucia resultan necesarios los informes vinculantes del organismo central, se introducen nuevos recursos administrativos que limitan la *autoritas* de las autoridades portuarias, estas ya no pueden siquiera contratar un auxiliar administrativo, sin el permiso de Madrid. Y, en el colmo del intervencionismo se dota al único representante de Puertos del Estado en los consejos de administración de cada Autoridad, de un inaudito y vergonzante derecho de veto, que convierte al presidente de dicha autoridad y al resto de consejeros en simples comparsas de las órdenes transmitidas por el representante de la administración central.

Lo más chocante del caso es que esta burocratización y la consiguiente centralización van a comportar la necesidad de incrementar muy significativamente las improductivas plantillas de Puertos del Estado. Y, esto ocurre cuando el ministro Blanco nos promete una y otra vez su voluntad de adelgazar los entes del grupo Fomento.

“  
Las  
enmiendas  
de PP y PSOE  
a la Ley de  
Puertos no  
premián la  
productividad  
del sistema  
portuario



Será que alguien le acaba de colar un gol sin que siquiera se haya enterado.

Tampoco el régimen tarifario parece tener en cuenta las necesidades reales de la economía española. Vemos como el complejo sistema de establecimiento de las tasas no premia en nada la productividad del sistema. El paradigma de esta circunstancia es la alta bonificación otorgada a las terminales que ejecutan mayores porcentajes de

contenedores en tránsito. O sea, que quienes se dedican al import-export, a la economía productiva, están castigados, encareciendo los costes y afectando a los puertos que han apostado por erigirse en puntales de la exportación. La continuidad del perverso mecanismo de las tasas de ocupación, con su consiguiente encarecimiento de costes a los puertos situados en zonas más dinámicas, vuelve a per-

judicar aquellas regiones que actúan como locomotoras económicas. Es la conocida praxis de igualar por debajo, de poner trabas a la producción, de frenar a los más dinámicos...

En la estiba, las enmiendas conjuntas apuestan muy fuerte por la liberalización absoluta de la estiba. Lo hacen combinando dos mecanismos, uno a corto plazo, con la restricción sectorial en las tareas de carga y descarga de vehículos y de buques roll on roll off, y otro a medio plazo con la descapitalización de las empresas estibadoras que conducirá inevitablemente a su quiebra y cierre.

Algunos hemos apostado siempre por la flexibilización del sector de la estiba, por su mayor permeabilidad a los mecanismos de mercado y por la mejora del acceso a la profesión. Sin embargo, una reforma de este calado, perpetrada con nocturnidad y alevosía, sin proceso de diálogo alguno con los sectores implicados, ha motivado la convocatoria de paros que, sin duda, podrían resultar letales para nuestra maltrecha economía. Reforma de la estiba sí, pero acordada. Ésa es nuestra receta.

Nadie sabe, hoy por hoy, cual va a ser el recorrido del proyecto de Ley. Una hipótesis plausible es la de su rápida tramitación parlamentaria, anclada en la sólida mayoría de diputados y senadores populares y socialistas, y con la oposición del resto de fuerzas políticas y de los sectores económicos y sociales implicados. Pueden hacerlo. Espero, por el bien de nuestros puertos, que no lo hagan y que el buen criterio que el actual equipo ministerial aplica a otros temas, imperie también en la tramitación de la Ley. En caso contrario quien va a salir ganando es un partido popular que ha conseguido meter al Gobierno en un fenomenal embrollo y ahora, observa con indisoluble fruición como las cosas se le complican cada día. ■