



VIENTOS DE CAMBIO EN LOS PUERTOS

“Tenemos que asegurarnos de los puertos operan lo más eficientemente posible, haciendo un buen uso de los recursos y minimizando su impacto ambiental. Este es el objetivo general de la revisión de la política de puertos prevista”.

"En algunos puertos las prácticas laborales suponen un coto cerrado que impide emplear personal de propia elección"



COMIENZA LA CONFERENCIA EUROPEA SOBRE EL FUTURO DE LOS PUERTOS

Los pasados días 25 y 26 se ha desarrollado en Bruselas la conferencia sobre la Política Portuaria de la Unión Europea, cuyo objetivo es analizar las opciones posibles en la política portuaria conforme se expusieron en la comunicación de la Comisión en 2.007. Promete ser polémica. La estiba ya ha convocado ayer un paro “preventivo”.

Siim Kallas comisario europeo ha dicho en su discurso de apertura:

"Todos tenemos nuestros intereses y no siempre van a coincidir. Lo que me gustaría obtener de esta conferencia es discutir los temas, para probar las ideas, para preparar el terreno para nuestro trabajo, e identificar los elementos básicos para una nueva política.

Los puertos son ventanas de Europa hacia el mundo. Esperamos un gran crecimiento en los próximos años en el tonelaje y pasajeros movidos en los puertos. Los buques son cada vez más grandes y más sofisticados. Los puertos se enfrentan a importantes desafíos en términos de productividad, necesidades de inversión, sostenibilidad, recursos humanos, así como de integración con las ciudades y las regiones. Tendrán que adaptarse en gran medida a hacer frente a esta presión extra. Y también hemos visto a partir de la consulta que hemos llevado a

cabo que no todo el mundo está de acuerdo sobre si los puertos están preparados o no para hacer frente a estos retos.

Los puertos centrales más importantes de la red transeuropea de transporte (RTE-T), no son sólo importantes para su comunidad local. Su zona de influencia se extiende más, al resto del país, y a menudo actúan también como puertas de entrada principales para el comercio de los países vecinos. Sin embargo, nuestros puertos varían ampliamente en su eficiencia operativa, y en el rendimiento y la calidad de los servicios, lo que crea una división real en toda Europa. Muchos cuellos de botella que existen a menudo se deben a la baja eficiencia y, a veces a prácticas laborales restrictivas y otros regímenes no competitivos que se aplican en los puertos. Es de vital importancia que los puertos sean capaces de competir de forma eficiente y globalmente con los puertos rivales, tanto al norte como al sur de la UE.

En particular, eso exige la mejora de sus accesos a la red ferroviaria y de autopistas, y la modernización de las vías navegables que desembocan en los puertos, sólo para nombrar unas pocas áreas. Pero la construcción de más infraestructura no será suficiente por sí sola. Tenemos que asegurarnos de que los puertos operan lo más eficientemente posible, haciendo un buen uso de los recursos y minimizando su impacto ambiental. Este es el objetivo general de la revisión de la política de puertos prevista.

En términos concretos, hemos identificado problemas relativos, por ejemplo, a la gestión de los puertos, los regímenes laborales, autorizaciones, concesiones, tasas y servicios, así como la relación entre las autoridades portuarias y los prestadores de servicios. Hay muchos modelos operativos diferentes y una falta de normas claras en toda la UE, lo que en algunos casos impide un entorno de competencia leal. Creo que ha llegado el momento de establecer una política portuaria más coherente y una visión estratégica real de los puertos de la UE. También es el momento de dar seguridad jurídica a los operadores y proveedores de servicios portuarios, como un incentivo para atraer inversiones a largo plazo.

Pero la revisión en la que pensamos no pretende perturbar los modelos de negocios o los mercados geográficos naturales si están trabajando bien. Y no se trata, ni mucho menos, de forzar un modelo de "talla única para todos" en un sector muy diversificada. También las respuestas a la consulta nos están ayudando a identificar dónde están las diferencias más notables. Debe haber flexibilidad para tener en cuenta las circunstancias locales, a partir de un examen de las mejores prácticas. Pero en primer lugar, las condiciones subyacentes deben ser iguales, para que los puertos puedan competir de manera abierta y justa.

Una importante preocupación es la prestación de los servicios portuarios, que son vitales para la eficiencia portuaria, la competitividad de los exportadores de la UE y la satisfacción de las necesidades de la economía en general. Pero su cadena de suministro está hoy día plagada de ineficiencias en costo, calidad y fiabilidad. Aunque en muchos puertos se opera en un entorno competitivo, a menudo los servicios técnico-náuticos y la estiba están limitados a uno solo, o a muy pocos operadores establecidos. Esto hace que los puertos sean uno de los pocos sectores de la economía europea en los que aún existen monopolios y derechos exclusivos. En muchos países de la UE, las autoridades portuarias pueden hacer "a puerta cerrada" acuerdos para la prestación de servicios portuarios. No existen normas claras, a escala comunitaria, que regulen el variado mosaico actual de normas nacionales, con diferentes tipos de barreras de mercado que impiden el desarrollo de los servicios y la mejora de su productividad. Esto también hace que sea difícil de controlar o medir el rendimiento. La existencia de dificultades de acceso a los mercados en general y la falta de posibilidad de elección entre varios proveedores, nos ha llegado con claridad a través de la consulta pública, así como cuales son las áreas más problemáticas. Por tanto, tenemos que revisar las restricciones a la prestación de servicios

portuarios, sobre todo teniendo en cuenta que muchos Estados miembros todavía favorecen estrategias que se centran exclusivamente en las necesidades nacionales y no en las europeas.

En los diferentes países de la UE también se aplican conceptos diferentes a las concesiones, que no siempre se otorgan de forma no discriminatoria, objetiva y transparente. Además está la difícil relación entre la Autoridad portuaria y el proveedor de servicios. En algunos países existe una Autoridad nacional; en otros las hay regionales, locales e incluso puertos privados. Nos preocupa que, cuando una Autoridad portuaria actúa simultáneamente como operador comercial, podría estar generando un posible conflicto de intereses. Los diferentes roles y responsabilidades de las dos partes tienen que estar bien definidos, y las reglas deben ser claras y sencillas. Los contratos en concesión se deben adjudicar mediante un procedimiento transparente, objetivo y justo. Esto dará a los operadores comerciales la necesaria seguridad jurídica e incentivos para realizar inversiones a largo plazo.

Lo mismo se aplica a las tarifas portuarias, donde no hay ninguna garantía de que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria. Una vez más, tenemos una situación en la que se aplican en los diferentes puertos unas estructuras y sistemas también muy diferentes. Algunos aplican una tarifa única para todos los servicios, mientras que otros tienen una tarifa distinta e individual para cada servicio.

También tenemos que estudiar la problemática de la transparencia financiera. Bajo las reglas actuales de la UE, muchos de los puertos de titularidad pública no están obligados a llevar una contabilidad separada de sus actividades económicas. Esto hace que sea difícil seguir las líneas de financiación y garantizar que no haya infracción de las normas sobre ayudas estatales. En cualquier caso, no se debe utilizar la financiación pública para distorsionar las tarifas portuarias, que se deben establecer de manera transparente y no discriminatoria.

Por último, el terreno laboral, que funciona bien en algunos puertos. Pero en otros, algunas de las prácticas laborales son muy restrictivas y se convierten en un "coto cerrado" donde los proveedores de servicios no pueden emplear personal de su propia elección. Estas prácticas son restrictivas, lo que conduce a monopolios y precios más altos. Tenemos que encontrar un equilibrio que permita establecer garantías adecuadas de protección social y que los puertos empleen sólo personal cualificado, para evitar el dumping social, sobre todo porque la naturaleza del trabajo portuario es cada vez más especializada.

Estos son sin duda tiempos difíciles para el sector portuario de la UE, que creo que ahora se encuentra en un punto crítico para avanzar de forma proactiva y hacer frente a ellos. No me corresponde a mí o a la Comisión explicar a los puertos de cómo deben desarrollar su trabajo negocio o sugerirles modelos específicos de negocio. Pero sí debemos disponer de mayor transparencia y menos restricciones, eliminar barreras para las nuevas empresas que deseen licitar de manera justa y abierta para participar en la prestación de los servicios portuarios.

Gracias por su atención y les deseo una discusión productiva. Debemos seguir trabajando juntos para dar forma a una nueva política para este sector vital, complejo y estratégico”.