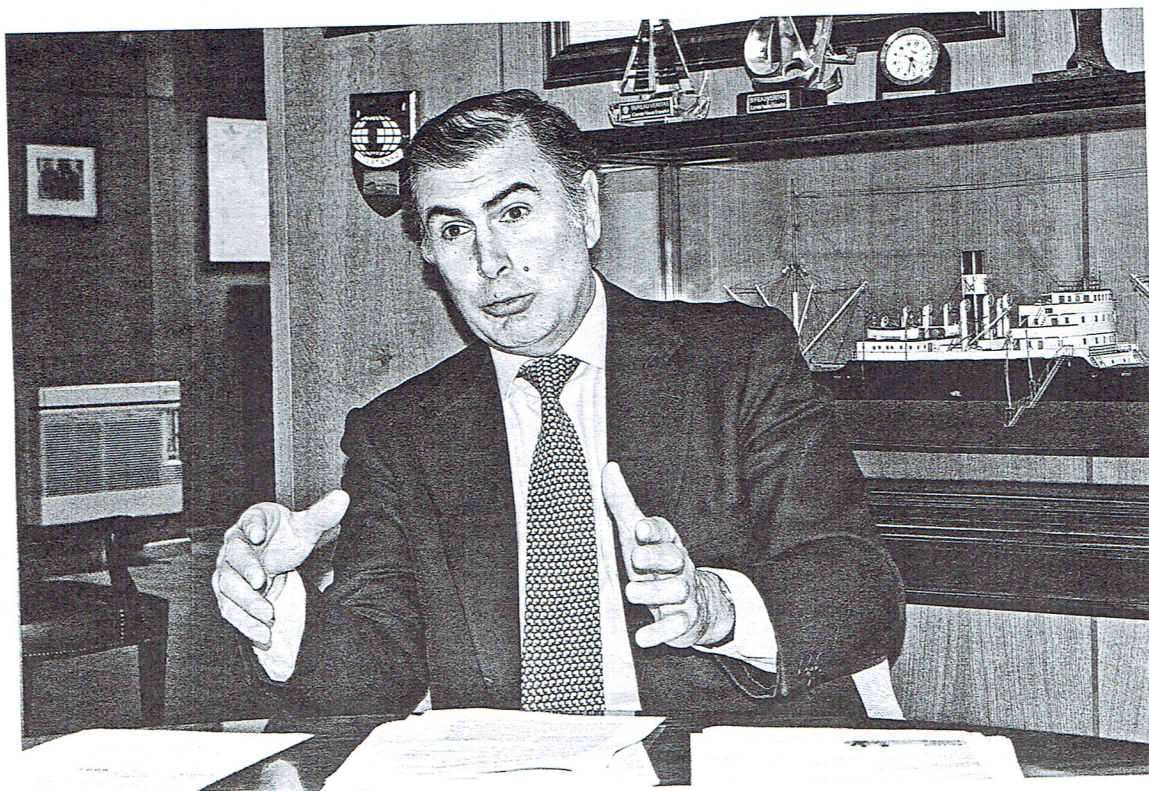


LA ENTREVISTA



carril, la gran asignatura pendiente. De modo que sería posible reducir las tasas portuarias, un camino que ya ha iniciado Puertos del Estado. Su presidente ha manifestado su intención de seguir en esta línea, probablemente reduciendo ahora sobre todo la tasa a la mercancía.

- La gran 'patata caliente' es el cambio de modelo de estiba, declarado ilegal en Bruselas. ¿Qué demandan los navieros españoles?

- Anave ha pedido a Puertos del Estado que, además de los legítimos intereses de los trabajadores y de las empresas estibadoras, se tengan en cuenta los intereses de los navieros y cargadores, de modo que una de las prioridades sea mejorar la eficiencia y la flexibilidad del modelo. Si a eso se le suma la necesidad de cumplir la normativa europea sobre competencia, los condicionantes para el nuevo sistema son muy exigentes. Va a ser una tarea muy complicada que esperemos se lleve adelante con acierto y, ¡ojalá!, con el consenso entre todas las partes.

- El Parlamento Europeo rehúsa liberalizar el acceso al mercado de los servicios portuarios. ¿Enésima oportunidad perdida?

- La propuesta de Reglamento europeo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios está quedando tan vacía de contenido que creo que no gusta a nadie. Además, el capítulo sobre transparencia de los puertos tendría implicaciones complicadas sobre el régimen legal de las tasas españolas de las Autori-

dades Portuarias. Francamente, desde la óptica española, creo que lo mejor sería dejarlo decaer, como ya ocurriese en el pasado con dos proyectos de Directivas.

- ¿Cree que es necesario avanzar hacia una mayor liberalización?

- Hay que ir hacia la mayor competitividad de los puertos, yo no diría liberalización, pero poco a poco y buscando el consenso de todos, porque son sectores que afectan directamente a la economía.

- ¿Qué quieren los armadores?

- Eficiencia, dentro de la seguridad y el respeto al medio ambiente, porque esos dos parámetros tampoco se pueden olvidar.

- Europa apuesta por la intermodalidad. Sin embargo, la nueva normativa del azufre, más exigente y que implica mayores costes, está bajando al camión del barco. ¿No es una contradicción?

- Sí. De momento, los bajos precios de los combustibles están moderando los efectos, pero en 2020 se aplicará en todo el mundo el límite de 0,5 por ciento. Y si para entonces los precios han repuntado, los efectos pueden ser catastróficos, sobre todo para el transporte marítimo de corta distancia.

- Las autopistas del mar no terminan de coger impulso en España, sobre todo en la fachada atlántica. ¿Qué se necesita?

- Hay dos tipos de medidas que se podrían aplicar: facilitadoras y de inversión de dinero público. Por lo que respecta a la segunda, viendo

El personaje

Vida: Alejandro Aznar nace en Madrid en el año 1961.

Obra: Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (1983) y MBA (IE, Madrid 1984), preside actualmente el Grupo Financiero Ibaizabal. A nivel asociativo, en junio del pasado año tomó el timón de la patronal Anave, cargo que sumó a los de presidente de la Asociación de Navieros Vascos (Anavas), del Cluster Marítimo Español y de la Real Academia de la Mar. Igualmente, es el presidente de Vinos de los Herederos del Marqués de Riscal y del Consejo Asesor Regional BBVA Zona Norte. En 2006, la Fundación Empresa Vasca y Sociedad reconoció su trayectoria con el Premio 'Mejor Empresario Vasco' 2005.

Milagros: Aprovechar la presidencia compartida en Anave y el Cluster Marítimo Español para lanzar los mismos mensajes y lograr así una mejor coordinación de los diferentes organismos y asociaciones vinculadas con el transporte marítimo.

las experiencias del Norte de España, lo que sí tenemos claro es que en el futuro deberían ir dirigidas al incentivo a la demanda. Es decir, a los transportistas, y no a las navieras, para no distorsionar la compe-

tencia. En cuanto a las medidas facilitadoras, todo aquello que se traduzca en una reducción de costes y de complejidad administrativa. En algunos puertos los trámites son realmente complejos y hacen que los cargadores salgan corriendo. Y también la reducción de aquellos servicios que no se necesitan. Por ejemplo, a partir de un número de escalas, sería lógico que se concedieran las exenciones al practicaje con toda naturalidad y no es así.

- Los navieros aplaudieron la 'Declaración de Atenas', un documento programático que actualizaba la estrategia de transporte marítimo de la UE. ¿Se ha quedado en una mera declaración de intenciones?

- Lo cierto es que parecía un compendio de todas las necesidades que habíamos puesto sobre la mesa durante muchos años. Incluso un año después, en mayo de 2015, todas las organizaciones marítimas y portuarias europeas recordaron a las instituciones los objetivos de la denominada 'Declaración de Atenas' y pidieron que se fijase una hoja de ruta para cumplir dichos objetivos. Pero, como en muchas otras ocasiones, parece que estos buenos propósitos no se van a materializar. Lamentablemente, el documento se presentó poco antes del relevo en las instituciones comunitarias. Los nuevos responsables políticos han venido con sus propias agendas y no es previsible que la 'Declaración de Atenas' vaya a tener un efecto práctico significativo.