

OPINIÓN



Transporte especial en la ría de Bilbao. Navacel, dedicada a la fabricación de bienes de equipo, ha suministrado dos piezas de grandes dimensiones, que suman 1.000 toneladas, para un parque eólico del Mar del Norte. El embarque corrió a cargo de Consignaciones Toro y Betolaza, que cargó los equipos en una pontona para su traslado.

TRIBUNA LIBRE



Juan Díaz Cano

El empresario marítimo español ha preferido ponerse de lado y pagar el chantaje sindical, mientras la Administración, como un simple convidado de piedra, daba su visto bueno a un triste pacto cuyas consecuencias

hacen a nuestra economía todavía un poco más cerrada y rígida. La falta de competitividad de nuestros puertos es otra clara muestra de esta simbiosis del miedo que une a Administración y a empresarios marítimos

A propósito del 'Manifiesto Azul'

Analizar la patológica aversión del empresario marítimo español a los mercados abiertos y competitivos precisaría analizar más de doscientos años de la historia económica más reciente de nuestra nación. Y al hacerlo comprobaríamos la veracidad del famoso refrán: de aquellos polvos, estos lodos. Tantos años de vida empresarial sometida a rígidas regulaciones mercantiles promovidas por nuestros empresarios crearon en nuestra clase política un modelo mental proteccionista que se ha perpetuado hasta llegar a nuestros días. Un modelo en el que los principales actores del sector marítimo se han sentido, y se siguen sintiendo, especialmente cómodos viendo protegidos sus intereses por una Administración diseñada al servicio de los mismos. El cierre el falso del reciente conflicto de la estiba representa un claro ejemplo de todo ello. El empresario marítimo español ha preferido ponerse de lado y pagar el chantaje sindical, mientras la Administración, como un simple convidado de piedra, daba su visto bueno a un triste pacto cuyas consecuencias hacen a nuestra economía todavía un poco más cerrada

y rígida. La falta de competitividad de nuestros puertos es otra clara muestra de esta simbiosis del miedo que une a Administración y a empresarios marítimos. Un modelo, el portuario, tan mal diseñado y tan excesivamente regulado, que está permitiendo que las principales terminales de carga de nuestros principales puertos estén cayendo, una tras otra, en manos de mercantiles controladas por capitales extranjeros. Todo ello simplemente porque el operador portuario español, falto de músculo por su incapacidad competitiva, no ha puesto interés alguno en este proceso de concesiones administrativas.

Esta falta de ambición empresarial, esta mirada pequeña y disimulada al mundo que nos rodea tan propia de nuestros empresarios, ha calado por desgracia también en otro tipo de instituciones en las que el lucro no forma parte de su objeto fundacional. Recientemente la Fundación P. Custeau ha lanzado un llamado "Manifiesto Azul" a través del cual viene a reclamar una mayor liberalización del sector marítimo español. Aunque es de agradecer este voluntarioso intento regeneracionista por

parte de esta institución, no deja de sorprendernos la falta de ambición de este manifiesto que, en realidad, mucho nos tememos se quedará en una mera declaración de buenas intenciones. Regenerar el sistema precisa de un cambio radical de mentalidad en nuestros gobiernos y una preocupación de nuestros políticos por el mar que desgraciadamente no existe.

Desde la Liga Naval venimos luchando desde hace mucho tiempo por la creación de un Ministerio de la Mar que agrupe los intereses del sector bajo un único paraguas. Sólo desde esta premisa de partida será posible empezar a diseñar una regeneración marítima en España. Regeneración a la que seguramente se opondrán con uñas y dientes nuestros temerosos y acomodados empresarios acostumbrados, con escasez de miras, a controlar sus pequeñas, pero siempre seguras, cuotas de mercado.

El día en que nuestros empresarios comprendan que morir de éxito es siempre mejor que morir, España volverá a mirar al mar sin taras ni complejos.

Juan Díaz Cano es presidente de la Real Liga Naval Española

EL FOCO



Roser Obrer

Adif anuncia que elimina la bonificación en los cánones. Para las empresas ferroviarias es insostenible esta reestructuración

Cánones

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario reordenó el transporte ferroviario en España abriendo el mercado a nuevos operadores para hacer de éste un modo competitivo. Con esta ley se inició el proceso de liberalización y posteriormente se han sucedido modificaciones y arreglos propios de cualquier proceso de estas características. El próximo mes se cumplirán dos años desde que se publicó la segunda Ley del Sector Ferroviario que ha visto este proceso, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre. Esta segunda ley incorporaba al ordenamiento español nuevas normas dictadas por Europa y contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Uno de los objetivos de ésta era conseguir una financiación de las infraestructuras ferroviarias transparente y sostenible acompañada de una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, y del establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria; todo ello acompañado de la obligación para los administradores de esa infraestructura de adoptar programas de empresa que incluyeran planes de inversión y financiación. Así, la Ley 38/2015 establece una nueva regulación del régimen económico y tributario del sector siempre intentando llegar a un equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario. Esta regulación determina una estructura legal distinta de los cánones ferroviarios cuya aplicación se ha iniciado este pasado 1 de julio. Las tarifas asociadas a cada uno de los cánones han de considerar la situación del mercado y el equilibrio financiero en la prestación de los servicios. Este puede ser el motivo por el cual la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) impuso al Adif la aplicación de una reducción del 20 por ciento de los precios establecidos para 2017, además de una bonificación del 60 por ciento sobre la misma. Adif ya ha anunciado que para 2018 la bonificación no se mantendrá. Para las empresas ferroviarias es insostenible dado el incremento sustancial que va a suponer esta reestructuración en sus costes. Una vez más, la balanza no parece inclinarse hacia el lado del fomento del transporte ferroviario.

roobmar@upvnet.upv.es