

Los puertos dentro de la política común de transportes de la CEE (*)

Por **MIGUEL A. PESQUERA GONZALEZ**
 Presidente de la Junta del Puerto de Santander
 Profesor Titular de Transportes

ANGEL IBEAS PORTILLA
 Profesor responsable Cátedra de Transportes ETS
 Ingenieros de Caminos, Universidad de Santander

Un puerto es un elemento importante dentro del conjunto de relaciones que se manifiestan en un sistema de transporte. Constituye, por otro lado, y en relación a su entorno una pieza clave para el desarrollo de los procesos económicos: industriales, comerciales, etc., que se configuran en el espacio próximo a su localización.

El Tratado de Roma establece la libre circulación de mercancías y servicios, así como la libertad de establecimiento. Sin embargo, el transporte no está sometido a la regulación general, sino a las disposiciones del Título IV, art. 74-84. Este Título IV se aplica a los transportes fluviales; estando excluidos los transportes marítimos y aéreos. La sentencia de las Cortes de Justicia 167/73 de 1974 establece que a estos modos de transporte no se les aplica el Título IV del Tratado pero si están sometidos al resto de las disposiciones del mismo (competencias, establecimiento,....).

A nivel global la sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, del 22 de mayo de 1985 sobre el no establecimiento de la política común de transportes, va a suponer una incidencia positiva en la implantación de dicha Política Común de Transportes.

Los puertos son lugares de tránsito entre los transportes marítimos y los transportes terrestres y viceversa. No se puede abordar una política de transportes sin tener en cuenta los puertos, ya que cada medida de política de transportes aplicable a los ferrocarriles, a los transportes por carretera o a la navegación fluvial repercute directa o indirectamente sobre la competencia entre los puertos marítimos.

Los distintos tipos de administraciones portuarias; la importancia de sus tráficcos e hinterlands debido a localizaciones regionales diferenciadas exigen distintos planteamientos para armonizar las condiciones de concurrencia que posibiliten un sistema portuario homogéneo y que articule una comunidad en lo funcional como un todo orgánico y unitario. Todo lo cual, exige la definición de actuaciones en: la estructura institucional que garantice mejorar la gestión de los puertos; una política de inversiones que no duplique actuaciones y genere desviaciones de tráfico distorsionando la competencia portuaria; mejorar y armonizar las condiciones de los trabajadores portuarios; sistema tarifario que posibilite el autofinanciamiento portuario; armonización dentro del sector de transportes por ferrocarril, carretera y vías navegables; etc.

1. LA IMPORTANCIA DEL COMERCIO EXTERIOR EN LA CEE

Las economías actuales y futuras se caracterizan por la internacionalización de sus relaciones, lo que expresa una clara necesidad de avanzar compitiendo, abriéndose «hacia afuera», en definitiva por tener un comercio exterior que refleje alta productividad y dinamismo, que permita una economía sana y con futuro. El sistema productivo de países desarrollados

tiende a la producción de mercancías de alto valor añadido (incorporación de tecnología). Las redes comerciales son instrumentos básicos para poner en relación los cada vez más dispares y distantes centros de consumo ya que las accesibilidades entre puntos del globo se incrementan día a día vertiginosamente. La aproximación entre espacios (productor-consumidor) reducida en sus distancias reales y/o virtuales (tiempos, organizaciones, etc.) se producen gracias a mejoras tecnológicas y de organización en los servicios.

El comercio exterior en la Comunidad repre-

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de julio de 1986.

senta por término medio más de una cuarta parte del producto interior bruto de los países de la CEE. Cerca del 50 por 100 se efectúa entre países de la propia Comunidad. Los intercambios intra-comunitarios se han desarrollado mucho más rápido que los extra-comunitarios, a causa de la eliminación de los derechos arancelarios y de las restricciones cuantitativas en el mercado común (1). Sin considerar el comercio intra-comunitario, la exportación comunitaria al resto del mundo significó, en 1983 el 18 por 100 de la exportación mundial, mientras que en los Estados Unidos representó el 13 por 100 y en el Japón algo menos del 10 por 100. Las importaciones reflejan niveles de importancia análogas a las exportaciones.

La importancia de los intercambios comerciales extra-comunitarios dentro del comercio mundial determina un especial interés en el sistema portuario, por canalizar dicho comercio fundamentalmente por vía marítima.

(1) Vid: «El comercio exterior de la Comunidad Europea». Serie documentos 1/84.

2. CONCEPTO E IMPORTANCIA DEL SISTEMA PORTUARIO

El enfoque metodológico actual al abordar el análisis o estudio del transporte en sus ámbitos, modos, etc., pasa por un planteamiento sistémico o integrado de forma que se consideren globalmente los elementos básicos (infraestructuras, vehículos y servicios u organizaciones) y sus relaciones, como el núcleo constituyente de la definición de sistema de transporte no olvidando que la esencia de dicha definición está basada en la existencia de un claro objetivo o finalidad del sistema, tal cual es el transportar o satisfacer a una demanda de desplazamientos (viajeros y/o mercancías), lo cual sólo puede realizarse con la confluencia conjunta de los elementos que forman el sistema adecuadamente relacionados.

Los Puertos constituyen de hecho un sistema que a su vez configura un subsistema del sistema de transporte, estando constituidos por un conjunto de elementos relacionados entre sí, de tal forma que el efecto de una modificación en uno de ellos puede alterar el comportamiento del sistema en su conjunto.

Tal y como se expresa en la figura 1 el sistema portuario se entiende constituido por tres grandes bloques: Puerto (infraestructura y superestructura portuaria), Buque y Organización.

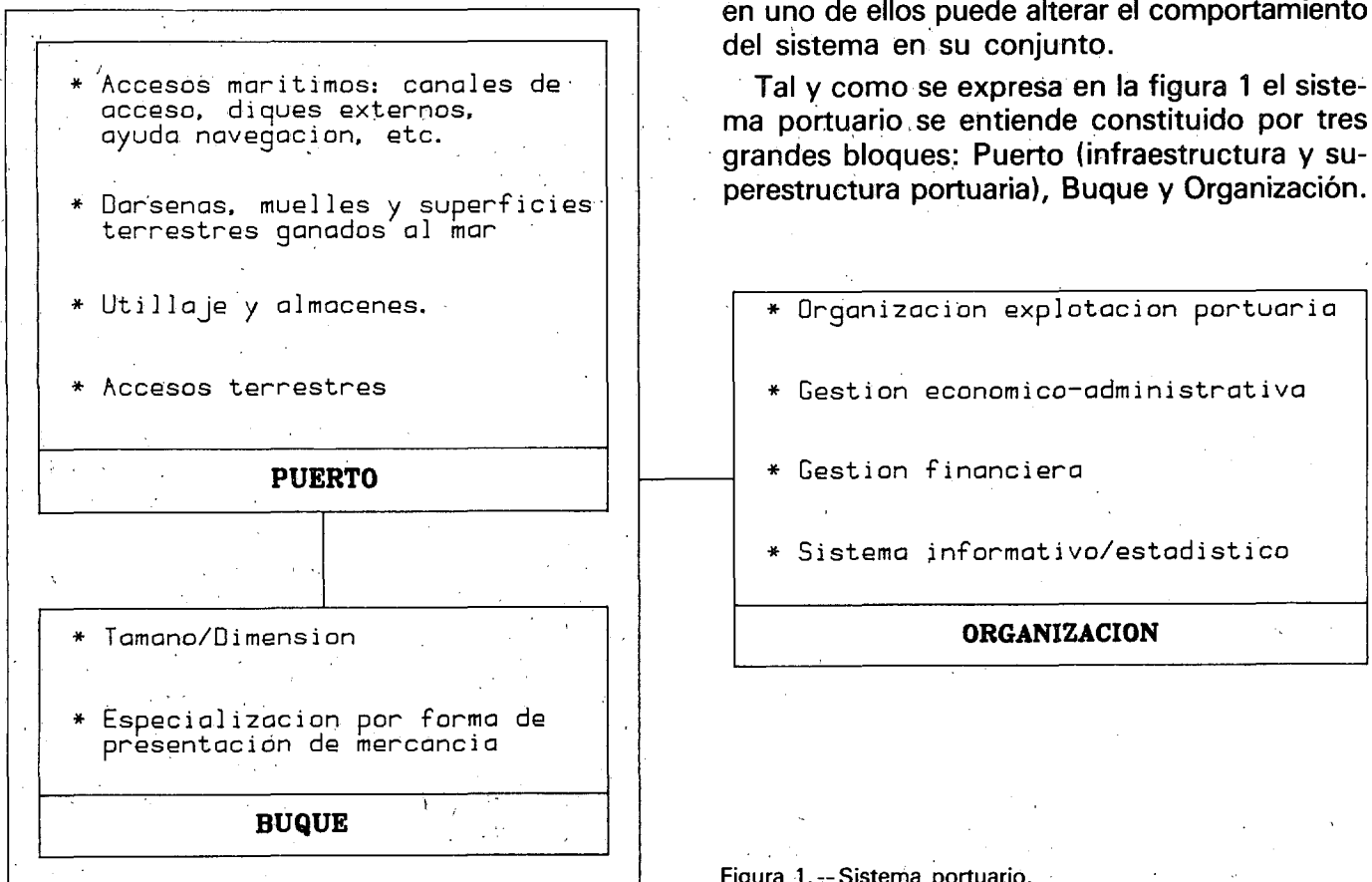


Figura 1. -- Sistema portuario.

Las interrelaciones entre los distintos elementos del sistema portuario es clara. Así las limitaciones en calado en los accesos marítimos y muelles-determinará el tamaño de buque a operar. Actualmente la dimensión de los buques, así como su especialización están configurando una nueva forma y estructura de infraestructura y explotación portuaria exigiendo mayores calados, amplias superficies terrestres, utillaje de mayor rendimiento y accesos terrestres fuera de los ámbitos urbanos. La «organización» hace posible la existencia del sistema portuario a través de diversos agentes y complejos sistemas de explotación portuaria en donde las actuaciones económicas y financieras conjuntamente con un sistema informático adecuado permiten la mayor eficacia y eficiencia del sistema portuario.

La Comunidad tiene por misión promover, mediante el establecimiento de un mercado común y la progresiva aproximación de las políticas económicas de los Estados miembros, un desarrollo armonioso de las actividades económicas (2) para lo que expresa la necesidad de establecer una política común de transportes.

El Parlamento en una Resolución sobre la política común de Tráfico Portuario (Noviembre 1967) estimó que conviene elaborar una política común de tráfico portuario, elemento indispensable de la política común de transportes, debido a que toda medida de política común de transportes aplicada a los ferrocarriles, a la navegación interior y al tráfico de carretera puede tener importantes repercusiones sobre la competencia entre puertos.

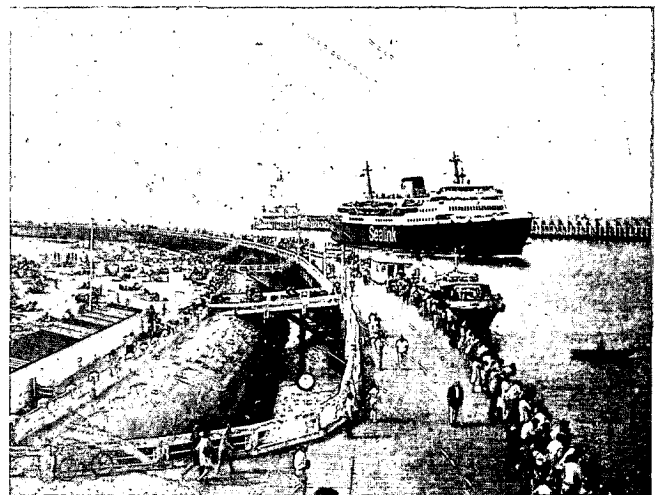
Seefeld (3) ha afirmado claramente que la ausencia de una política común de transportes portuarios es una de las principales razones por las que es imposible realizar una política común de transportes.

Los objetivos esenciales de la política portuaria europea deben estar representados por la competitividad de nuestro continente dentro de los intercambios mundiales, consiguiendo un sistema de transporte de mercancías rápido, económico y altamente cualificado.

La tarea más importante de la política común

(2) Art. 2 del Tratado Constitutivo de la CEE.

(3) Ver doc. 10/72 «Politique portuaire dans le cadre de la Communauté Européenne».



Dos vistas del puerto de Ostend.

portuaria es la eliminación de toda discriminación dentro del tráfico de los puertos dentro de sus hinterlands armonizando su conexión terrestre (ferrocarril y carretera) y la navegación de vías internas.

3. LA POLITICA COMUN DE TRANSPORTES: LA ARTICULACION DEL MERCADO INTERIOR Y SU IMPORTANCIA EN LA COMPETENCIA ENTRE LOS PUERTOS

La sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas del 22 de mayo de 1985 sobre el recurso de carencia interpuesto por el Parlamento Europeo contra el Consejo de Mi-

nistros por el no establecimiento de la Política Común de Transportes, según contempla el Tratado de Roma, materializa oficialmente lo que ciertamente debe considerarse como el fracaso de la Política Común de Transportes. En los considerandos de la sentencia se dice que el Consejo omitió garantizar la libertad de circulación de los servicios en el ámbito de los transportes internacionales, reconociendo, no obstante, las dificultades de su realización, instando al Consejo a adoptar las medidas pertinentes para su cumplimiento y absteniéndose de fijar un nuevo plazo.

La implantación de una verdadera Política Común de Transportes sólo podrá alcanzarse actuando de forma progresiva y de acuerdo con iniciativas muy pragmáticas.

La ampliación a la Comunidad de los do-



ce, con el ingreso de España y Portugal, así como las reformas planteadas en la cumbre de Luxemburgo suponen un principio de acuerdo relativo a la creación de un verdadero mercado interior, previsto para el año 1992 (en estos momentos pendiente del referéndum planteado por Dinamarca para su ratificación y de la firma de Italia y Grecia) son nuevos factores de cuya incidencia positiva cabe obtener progresos en la implantación de la Política Común de Transportes. Es de esperar que en la próxima cumbre de la Haya (primavera 1986) se continúe avanzando en este campo que conjuntamente con otras políticas (desarrollo regional, medio ambiente, etc.) proporcionen el proyecto de bienestar social y económico que Europa persigue.

En este escenario la organización del mercado de transportes con el interior tiene gran influencia sobre la competencia dentro del sistema portuario de la Comunidad.

Aunque es indudable que un puerto bien comunicado con el interior de un país permite una mayor capacidad de atracción en sus tráficos, según se demuestra por los estudios realizados por la Comisión (4), se pone de manifiesto que un puerto comunicado mediante varios modos de transporte terrestre en libre competencia dentro de los mecanismos de funcionamiento del mercado, se encuentra en posición de ventaja respecto a los puertos cuya comunicación con el interior se realiza por medio de empresas públicas y semi-públicas que controlan el acceso a los mercados y los precios.

Por otro lado, mercado interior está aquí entendido con un carácter supranacional intentando vencer las tendencias de los estados miembros de efectuar sus intercambios comerciales a través de sus propios puertos, en tanto que, desde la perspectiva de Mercado Común, el flujo de mercancías deberá encontrar su vía «natural» siguiendo criterios de competencia y competitividad sin consideraciones de carácter exclusivamente nacional, regional o local.

La implantación de la Política Común de Transporte repercutirá favorablemente en la articulación del mercado interior de transportes dentro de la Comunidad, armonizando sus con-

(4) COM (85) 90 final «Hacia una política común de Transportes marítimos».

diciones de competencia bajo el objetivo de poder desarrollar una política portuaria siguiendo los principios del Tratado de Roma y satisfaciendo las necesidades de la política de comercio exterior de la Comunidad.

4. POLITICA PORTUARIA EN LA CEE: ELEMENTOS PARA SU ESTABLECIMIENTO

El establecimiento de una política portuaria de hecho no existe a nivel de derecho positivo (decisiones, reglamentos, etc.) pero sí hay una producción clara y estructurada que ha dado lugar a distintas resoluciones del Parlamento Europeo, Comunicaciones y Propuestas de la Comisión así como informes que sirven de base metodológica apropiada para su estudio.

El planteamiento de una política portuaria en la CEE tiene el marco de referencia obligado, al establecimiento de la Política Común de Transportes del Tratado de Roma cuyo principio básico es el de conseguir un mercado común europeo.

Carossino (5) en su informe emitido a nombre de la Comisión de Transportes sobre «el papel de los puertos dentro de la política común de Transportes» señala como objetivos que deben configurar una política común portuaria, bajo la perspectiva de lograr la competitividad de la CEE dentro de los intercambios mundiales, los siguientes:

- ARMONIZAR las condiciones de competencia de las conexiones de los transportes internos, así como las condiciones de trabajos portuarios.
- AUTONOMIA de gestión para las administraciones portuarias, con un sistema tarifario que permita la autofinanciación.
- Sistema de Financiación de Inversiones acorde con la política regional y de medio ambiente.

En el período 1972-80 la Comisión elaboró dos informes en colaboración con representantes de las autoridades portuarias de los principales puertos de la Comunidad. Del diagnóstico del primero de estos informes (1977) se

destacan determinadas diferencias que muestran que el sistema portuario funciona en condiciones de concurrencia no armonizadas. El segundo intenta determinar si tales diferencias provocan graves deformaciones de la competencia.

La mayoría de los expertos portuarios estiman que tales diferencias no justificaban la elaboración de una política portuaria específica por parte de la Comunidad. No obstante, la Comisión considera muy útil una acción comunitaria en determinados campos de esta política (6).

El contenido que sigue en este punto hace referencia al modelo de desarrollo de la política portuaria en la CEE, analizando sucintamente las resoluciones del Parlamento Europeo existentes, así como la Comunicación sobre transportes marítimos, que engloba los aspectos generales sobre política portuaria en la CEE, realizada en marzo de 1985.

A. Modelo de Desarrollo de la Política Portuaria en la CEE

Para describir esquemáticamente el proceso general de desarrollo de la política portuaria en la CEE, se resalta su articulación sistémica como tal; la Realidad de los Puertos en sus manifestaciones y formas de análisis de su funcionamiento; y las actuaciones que en definitiva conforman el bloque de toda la compleja definición de la política portuaria (Instituciones, normativa, definición de políticas, etc.) tratando de lograr un funcionamiento de los puertos de la CEE adecuado a los propios principios del Mercado Común y de resolver los problemas que se plantean.

Así, según se indica en la figura 2, a través del modelo que define el sistema portuario (infraestructura, buque y organización), se plantearían actuaciones y propuestas a nivel de Comisión y/o dictámenes del Parlamento, que sirvan de base para que a nivel de Consejo se produzca la correspondiente normativa que actuará y/o se ajustará a la realidad de los puertos. En la situación en la que el Consejo no produzca elementos de derecho positivo el proceso se vuelve a replantear a nivel del sistema portuario al que a su vez se incorporan modifi-

(5) Document 1-844/82.

(6) Vid COM (85) 90 final.

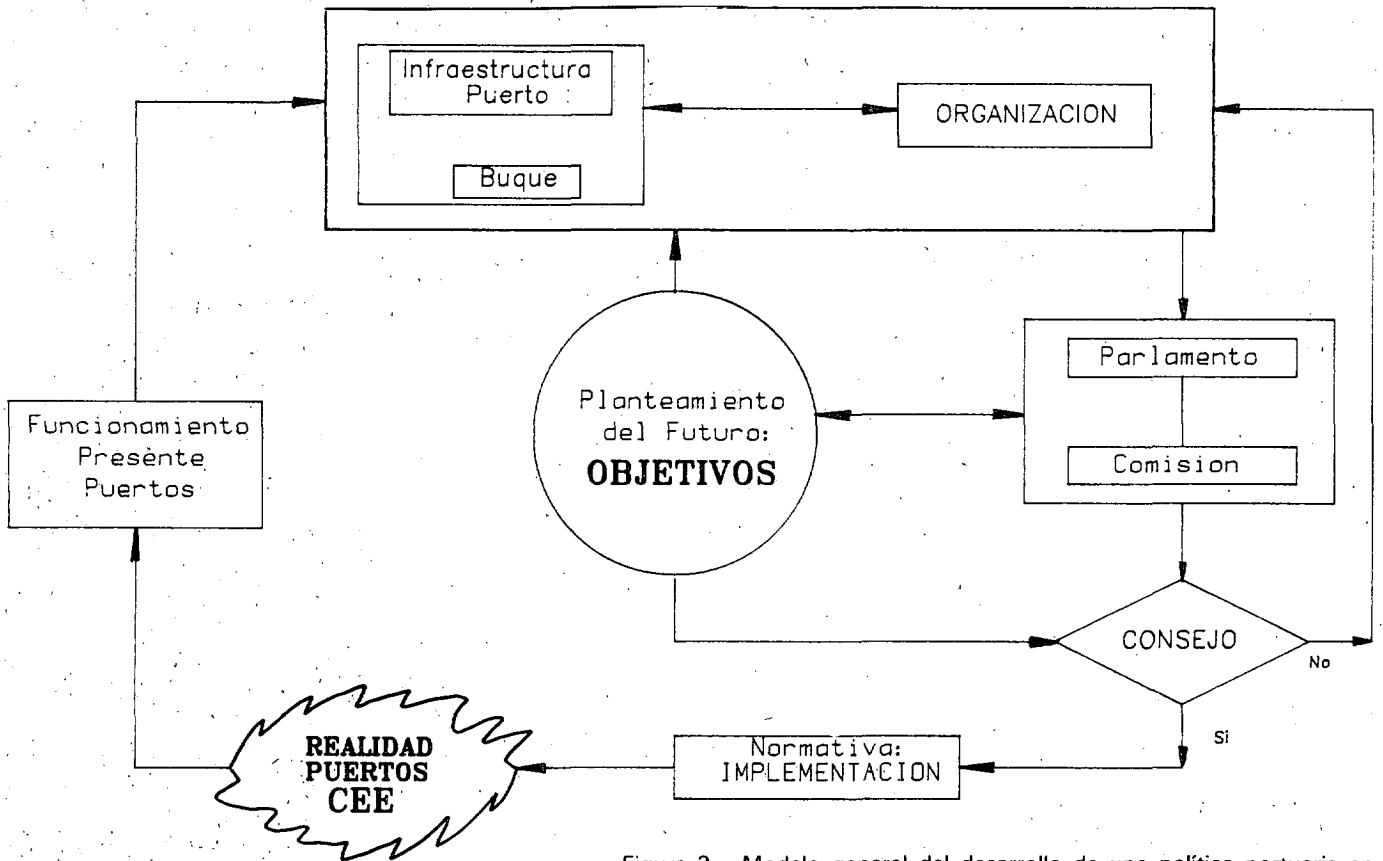


Figura 2.—Modelo general del desarrollo de una política portuaria en la CEE.

caciones surgidas por iniciativas de los distintos órganos referidos al planteamiento de los objetivos de la política portuaria. En cualquier caso, el proceso es dinámico balanceándose entre las iniciativas que acometan los propios órganos institucionales de la CEE, y la realidad de los parámetros de su propio funcionamiento en los puertos.

B. Resolución del Parlamento Europeo

Si bien no existe una política portuaria comunitaria en sentido estricto, si se han producido documentos de gran interés que han visto la luz a nivel de resoluciones del Parlamento Europeo. De entre ellas se esquematiza el contenido de las más significativas:

B.1 Resolución sobre la Política Común de Tráfico Portuario.

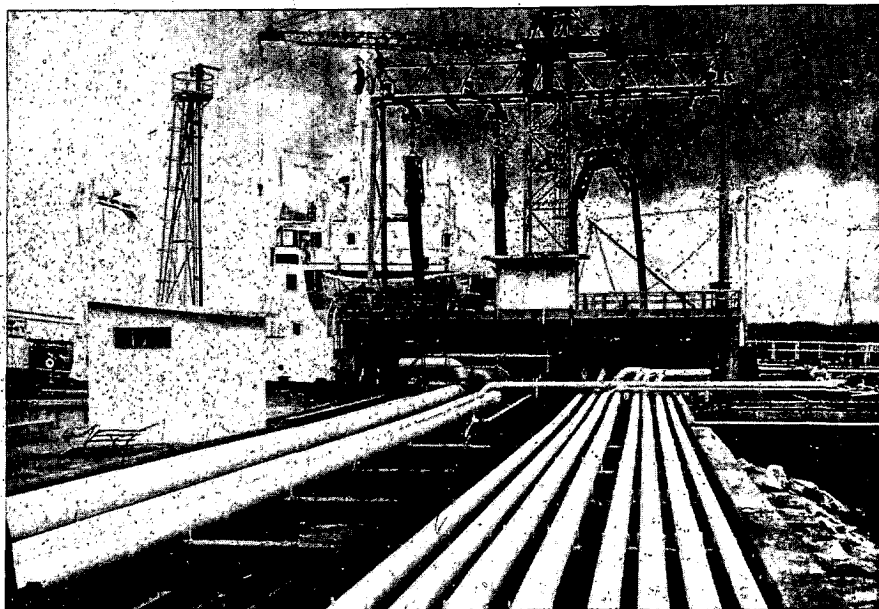
INFORME SEIFRIZ

La conveniencia de elaborar una política común de tráfico portuario, (elemento indispen-

sable de la política común de transportes), en base al hecho de que toda medida de política común en este ámbito aplicada a los transportes terrestres y navegación interior puede tener repercusiones considerables sobre la concurrencia de los puertos.

En dicho informe se estima que la Comisión de Transportes para elaborar la política común de tráfico portuario debe considerar que:

- Los puertos europeos deben ser gestionados sobre una base de concurrencia.
- Las tarifas de los modos de transporte interior que conectan con los puertos, deben ser conocidas y actuar como tarifas de concurrencia.
- La política común de tráfico portuario debe hacer de la concurrencia entre los puertos un instrumento de la política económica y, en particular de la política de comercio exterior de la Comunidad.
- Dentro del marco de la política regional de la CEE, se debe dedicar especial atención



a la ordenación de puertos y regiones menos desarrolladas.

B.2 *Resolución sobre la Política Portuaria dentro de la Comunidad*

INFORME SEEFELD

Esta resolución, siguiendo en la línea de la de Seifriz, destaca las carencias existentes en el establecimiento de la política portuaria en la CEE, proponiendo una serie de principios para la misma, entre los cuales se destacan:

- Principio de la no discriminación.
- Los ingresos de los puertos deben cubrir la totalidad de sus gastos.
- Armonización de las diversas reglamentaciones de los Estados miembros relativos al estatuto de las administraciones portuarias.

Establecimiento de las tarifas portuarias sobre la base de sus costes.

B.3 *Resolución sobre el papel de los puertos dentro de la Política Común de Transportes.*

INFORME CAROSSINO

Esta resolución se aprueba en el año 1983, once años después del informe Seefeld. Plantea una línea de continuidad con las resolucio-

nes anteriores acentuando la importancia de los puertos dentro de la economía moderna y de los objetivos de la política común de transportes.

Carossino después de pasar revisión el estado de la política portuaria común entre 1972 y 1980 analiza la situación de la política de transportes desde el punto de vista de las relaciones de los puertos con sus hinterlands, con especial interés respecto a temas como: infraestructuras, tarifas, problemas de armonización (fiscal, social, etc.), acceso al mercado.

Carossino aborda los objetivos que considera configuran una política portuaria en la CEE, señalando entre los mismos que:

- La política portuaria europea debe tener por primer objetivo garantizar la competitividad de nuestro continente dentro del marco de intercambios mundiales. Todo ello a través de un sistema de flujos de mercancías que sea rápido, económico y altamente cualificado.
- Los puertos deben asegurar su desarrollo en total autonomía.
- Los puertos deben alcanzar semejantes condiciones de concurrencia en relación al tráfico de sus hinterlands gracias a la armonización por vía férrea, carretera y vía navegable interior.

C. Comunicación de la Comisión «hacia una Política Común de Transportes: Transportes Marítimos»

Dentro de esta Comunicación presentada por la Comisión al Consejo el 19 de marzo de 1985, se considera con especial relevancia el tratamiento de la política portuaria dentro del contexto de aplicación de la política común no sólo de transportes terrestres.

La Comisión expresa que en el contexto de la política común actual de transportes debe realizarse una puesta al día respecto a los siguientes problemas:

1. Influencia de las políticas nacionales y comunitarias de transporte sobre las condiciones de competencia entre los puertos de los Estados miembros.
2. Influencia de las políticas arancelarias y de las ayudas estatales a los puertos sobre la competencia entre los puertos de los Estados miembros.

Respecto al punto siguiente cabe destacar como más relevante lo siguiente:

- La competencia entre puertos, con áreas de influencia comunes, sólo puede funcionar en condiciones óptimas si los diferentes modos de transporte que aseguran la comunicación entre puerto y área de influencia se rigen por disposiciones similares.
- La vía reglamentaria no ofrece ningún medio satisfactorio para armonizar las condiciones de competencia. La única y verdadera armonización es aquella mediante la que se logra el libre funcionamiento del mercado.
- Todas las medidas destinadas a favorecer la flota nacional de un Estado miembro tienen un repercusión inmediata sobre el reparto de tonelaje entre los puertos. Así, la aplicación de las reglas en materia de competencia del Tratado y del principio de la libre prestación de servicios, contribuirá a alejar el riesgo de una distorsión de la competencia entre los puertos.

En relación al segundo punto la Comunicación considera:

- El coste de las operaciones de manipula-



ción de un buque suponen alrededor del 75 por 100 de los costes de escala, en tanto que el 25 por 100 restante está constituido por las tarifas portuarias, las cuales representan el 5 por 100 del coste total del transporte. Según los estudios de la Comisión las tarifas portuarias no son un factor determinante a la hora de elección del puerto.

- La Comisión, de acuerdo con sus más recientes informes, llegó a la conclusión de que las ayudas estatales a los puertos no tenían un efecto perturbador en la competencia entre los mismos. No obstante, se considera la conveniencia de realizar un seguimiento sobre la incidencia de cualquier tipo de ayuda portuaria a la hora de evaluar su compatibilidad con el Mercado Común.

5. ELEMENTOS QUE CONFIGURAN LA POLITICA PORTUARIA ESPAÑOLA

El presente apartado tiene por objeto analizar tanto el modelo de desarrollo que configura la política portuaria española, su ubicación en el marco de relaciones con la Comunidad, así como el conjunto de objetivos planteados en función de la resolución de la problemática portuaria española.

A. Modelo de Desarrollo de la Política Portuaria Española

La figura 3, con una estructura análoga a la figura 2, muestra el conjunto de relaciones más

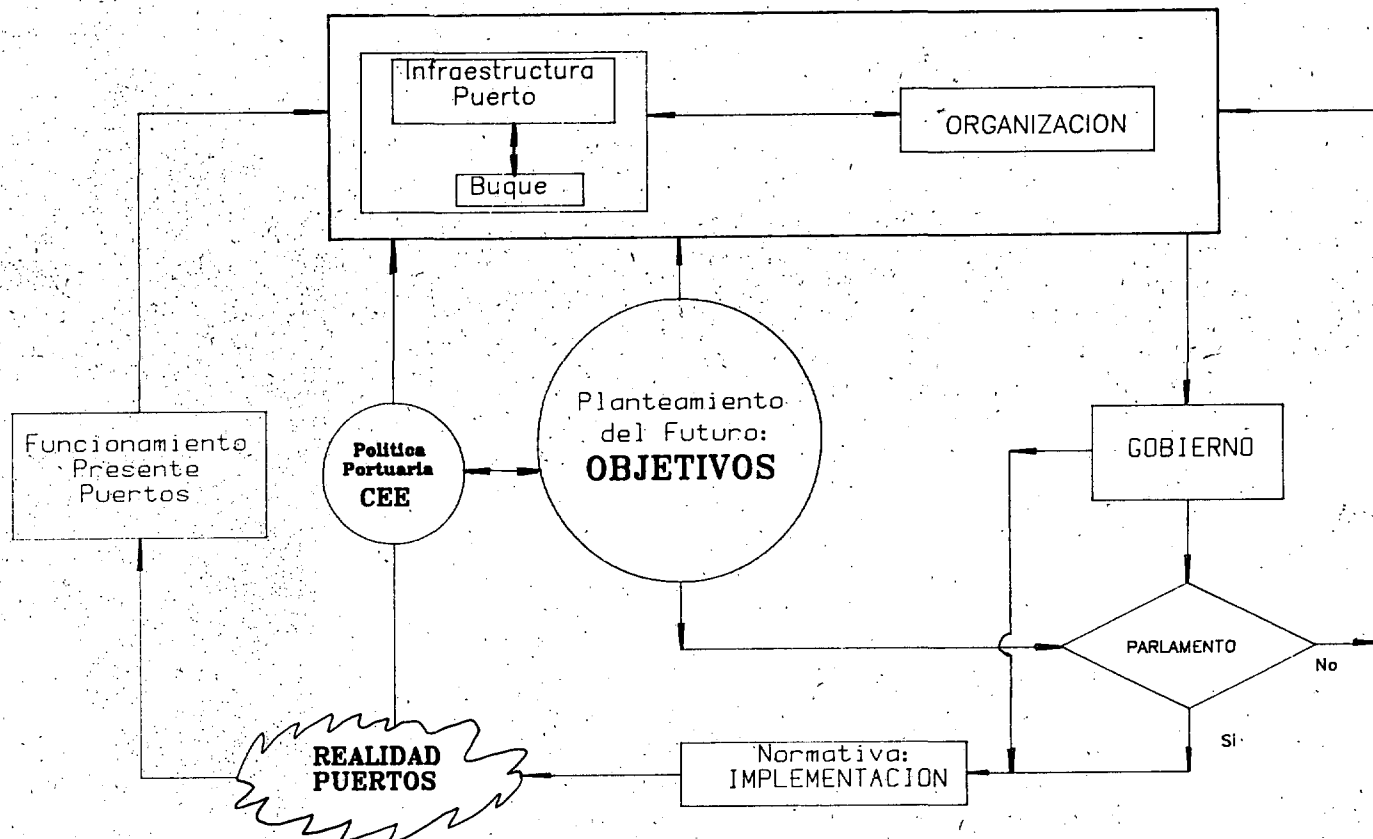


Figura 3. — Modelo de desarrollo de la política portuaria española en la CEE.

significativas que intervienen en el desarrollo de la política portuaria de España incorporada a la Comunidad. La política portuaria española por iniciativa del gobierno tiene su aprobación (a nivel de ley) en el Parlamento, si bien también puede actuar el gobierno directamente aprobando Decretos o normativa de rango inferior. En el organigrama se introduce un elemento nuevo que afecta al proceso de decisión de la propia política portuaria española y que se corresponde con las decisiones dictadas por la CEE.

La Administración portuaria española viene enmarcada dentro de la Ley 27/68 de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, Ley 1/66 sobre régimen financiero y su modificación Ley 18/85, como normativa básica, y de la Constitución de 1978 como norma jurídica superior.

Así, la Constitución Española al tratar de la Organización Territorial del Estado establece en su artículo 149 que el Estado tiene competencia exclusiva, entre otras, sobre los puertos de interés general.

El concepto de *puertos de interés general* pro-

cede de la Ley de Puertos de 1880 y 1928 que después de definirlos como «los parajes de la costa más o menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno o bien por otras obras construidas al efecto, y en las cuales existe de una manera permanente y en la debida forma tráfico marítimo», los clasifica en puertos de interés general y de interés local. Se consideran de interés general los destinados especialmente a fondeadero, depósitos mercantiles, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio marítimo, cuando el que se realice por estos puertos pueda interesar a varias provincias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de producción del país.

Los puertos de interés general son gestionados directamente por el Estado o bien en régimen de concesión a particulares.

Los gestionados directamente por el Estado lo son a través del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Las distintas situaciones económicas y financieras de los puertos, el vo-

lumen y variedad de su tráfico y la agilidad administrativa necesaria en cada caso, dan lugar a diferentes regímenes de administración.

Actualmente hay un total de 27 puertos de interés general, 23 de los cuales son gestionados en régimen de Organismo Autónomo, por la Junta del Puerto respectiva, como son: Pasajes, Santander, Gijón, Avilés, El Ferrol, La Coruña, Villagarcía, Pontevedra, Vigo, Sevilla, Bahía de Cádiz, Algeciras-La Línea, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Castellón, Tarragona, Palma de Mallorca, Melilla, Ceuta, La Luz y Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, siendo el resto (Huelva, Barcelona, Bilbao y Valencia) gestionados en régimen de Estatuto de Autonomía.

Al antiguo régimen vigente hasta el año 1968 de *Juntas de Obras de Puertos*, se configura el nuevo de *Juntas de Puertos y Puertos Autónomos*.

La diferencia esencial entre ambos regímenes se concreta en la no afectación a los Puertos Autónomos de la Ley de Régimen Jurídico de Entidades Estatales Autónomas, y de la Ley de Contratos del Estado, funcionando por las normas al uso del Derecho Privado.

B. Objetivos de la Política Portuaria Española

En política portuaria destacan como definiciones más próximas e importantes las contenidas en el Libro Blanco de transportes (1979), las desarrolladas por el Comité de planificación (Grupo de Transportes), los programas de actuación del MOPU (ambas producidas en 1983), y el reciente Plan General de Puertos 1985-1990.

Todo ello bajo el objetivo de resolución de la problemática del sistema portuario español, la cual se puede resumir en los aspectos siguientes:

- La existencia de estructuras de organización diversas, si bien todos los puertos españoles están bajo la tutela del Estado.
- Problemas de coordinación entre las diferentes administraciones con competencias en puertos: Ministerio de Trabajo, Transporte, Economía y Hacienda, Defensa, etc.

- Sistema de Tarifas portuarias homogéneas.
- Ausencia de criterios empresariales y gerenciales en la gestión portuaria, así como control de dicha gestión.
- Escasa calidad y desarrollo de las bases de datos para gestión y explotación.
- Necesidad de estructurar la organización portuaria a la nueva realidad administrativa derivada de la Constitución de 1978.

A continuación se expresan las respuestas a esta problemática global portuaria desde la publicación del Libro Blanco de Transportes, hasta la política portuaria actual implementado en programas de actuación por el MOPU.

B.1 *Libro Blanco de Transportes*

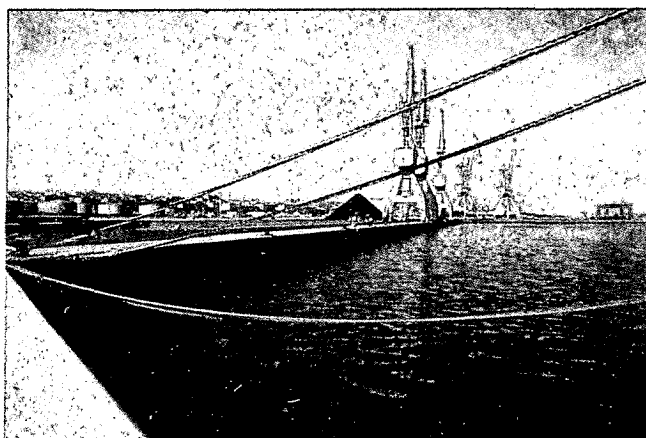
Sólo plantea a nivel sectorial portuario los siguientes:

- Racionalizar la explotación portuaria reduciendo la burocratización, impulsando una mayor agilización administrativa y una unificación de las muy dispersas competencias que por muy distintas autoridades se ejercen en los puertos.
- La conexión del transporte marítimo con el transporte interior cobra importancia capital, por lo que se debe fomentar una mejora de la relación de los puertos con los transportes terrestres, y facilitar el acceso de los mismos, y en especial del ferrocarril, a los puertos.

B.2 *Comité de Planificación (Grupo 7 de Transportes)*

Dentro de los objetivos generales de la Política del Gobierno y de los sectoriales de la Política de Transportes, plantea en relación al sistema portuario los siguientes objetivos:

- Racionalización de la política de inversiones proporcionando una oferta de servicios equilibrada respecto a la demanda y estableciendo objetivos para su selección.
- Desarrollo de una política de explotación que mejore los rendimientos técnicos y económicos, minimizando el coste de paso de la mercancía por puerto. Descentralización y autonomía de los puertos.



- Potenciación de la coordinación intermodal y mejora de la integración urbana y medio-ambiental.
- Racionalización de la gestión y reorganización administrativa tendiendo a una descentralización de la misma.
- Conservación y mejora de la infraestructura y equipamiento.
- Desarrollo de la normativa técnica y legal necesarias para una adecuación y actualización de la situación de los puertos.

B.1 Programas de Actuación MOPU

El MOPU, a través de la Dirección General de Puertos tiene en funcionamiento distintos programas de actuación portuaria como son los de:

- Planificación portuaria.
- Previsiones de tráfico portuario a medio plazo.
- Aplicación de modelos de simulación y estudio de capacidad.
- Programación de necesidades a medio plazo.
- Análisis económico y financiero.
- Explotación y gestión portuaria.
- Política de tarifas empresariales y portuarias.
- Sistemas de información económica para el control de la gestión.
- Estadística analítica.

Cuyo fin es conseguir los objetivos de política portuaria que se sintetizan en la figura 4.

- * Mejora conexión transportes terrestres:
Accesos a puertos
- * Autofinanciación global del sistema portuario
- * Desarrollo autonomía de gestión:
mayor eficacia y desburocratización
- * Contención costes de manipulación portuaria
- * Plan de Inversiones que responda a necesidades objetivas de traficos previsibles con aplicación de técnicas de selección de inversiones

OBJETIVOS POLITICA PORTUARIA MOPU

Figura 4. — Planteamiento futuro de los puertos españoles: Objetivos.

6. CONCLUSIONES

Siendo conscientes de que en la CEE no se han aprobado normas que definan su política portuaria, pero tomando como referencia las resoluciones aprobadas e impulsadas por el Parlamento europeo así como comunicaciones de la Comisión podemos destacar como conclusiones, en relación al planteamiento actual de la política portuaria española, las siguientes:

- El problema de la política portuaria se sitúa en un planteamiento global dentro de la política común de transportes de tal manera que garantice la unidad de mercado en la política de comercio exterior. Cualquier avance en el establecimiento de la política portuaria incidirá positivamente en la política común de transportes y viceversa.
- La Comisión considera que la vía reglamentaria no es medio satisfactorio para armonizar las condiciones de competencia portuaria en relación a la organización del mercado interior de transportes.
- El planteamiento de la política portuaria

española sigue las pautas comunitarias tendentes a la armonización de las condiciones de trabajo, concurrencia en transportes interiores, etc.

- La Comisión ha llegado a la conclusión de que las tarifas portuarias no son un factor determinante a la hora de la elección de un puerto, considerando que no es útil ni necesario esforzarse en una tarea tan compleja como es la armonización de las políticas tarifarias de los puertos de la Comunidad.

BIBLIOGRAFIA BASICA

ERDMENGER, J.: «*Vers une Politique des Transports pour l'Europe*». Editions Labor Bruxelles 1984.

COM (85) 90 final. «*Hacia una política común de transportes: Transportes marítimos*».

BONNAFOUS, S.: «*La política común de Transportes*». Información Comercial Española (ICE) n.º 627-628.

CEE.: Rapport concernant l'enquete sur la situation de fait dans les principaux ports de mer de la communauté établi par le Groupe de Travail Portuaire (1977).

Miguel Angel Pesquera González

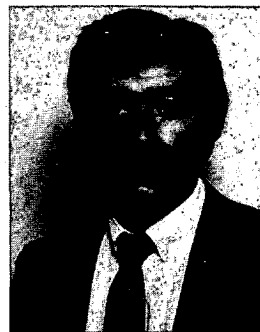


Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (1976), doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (1979), profesor Titular de Transportes (1981) en la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Santander. Ha desempeñado el cargo de Director de Transporte y Comunicaciones en la Comunidad Autónoma de Cantabria (mayo 1982- marzo 1983).

En la actualidad es presidente de la Junta del Puerto de Santander.

Ha disfrutado de diversas becas, destacando dos de carácter internacional (Alemania, Hungría). Autor de diversos artículos relacionados con la logística, evaluación, modelización de la demanda y organización de los Transportes. Director de una tesis Doctoral y dos Seminarios en la U.I.M.P., ha impartido diversas conferencias y participado en distintos Cursos, Congresos, Symposium, etcétera, de ámbito tanto nacional como internacional sobre materia de transportes.

Angel Ibeas Portilla



Cursó estudios de Ingeniero de Caminos en la E.T.S. de Caminos de Santander, número 16 de la 8.ª promoción. Cargos profesionales que desempeña: doctor Ingeniero de Caminos, jefe del Departamento de Transportes y catedrático Interino de Transporte de la E.T.S. de Caminos de Santander. Trabajos profesionales destacados: Colaboración en los siguientes estudios:

El Transporte en Cantabria; La problemática económica-financiera del Transporte Urbano en España; Plan Director de Transportes de Cantabria; Estudio de un modelo de evaluación económico-social de inversiones públicas y su aplicación en el establecimiento de prioridades en el Plan de electrificación rural de Cantabria. Publicaciones: Accesibilidad y Renta en los Municipios de Cantabria; Análisis de las inversiones en la red estatal en el período 1961-80 como proceso de acumulación de capital fijo social.

