

“Hay margen para que el Gobierno impulse fusiones entre puertos”

ENTREVISTA JOSÉ LUIS ALMAZÁN Vicepresidente de PIPE / El responsable de la patronal de inversores portuarios reclama un cambio de modelo. “Puertos debe trasladar los 500 millones de ebitda a bajar las tasas”.

C.Morán. Madrid

En contra de lo que predica el actual Gobierno en funciones, José Luis Almazán (Madrid, 1978), vicepresidente de la Plataforma de Inversores Portuarios Españoles (Pipe) cree que el balance de legislación en los Puertos del Estado ha sido pobre. “Se han hecho pocas cosas por la competitividad de los puertos”, señala en una entrevista con EXPANSIÓN.

En su opinión, la nueva legislación tiene que centrarse en resolver asuntos pendientes y replantear el modelo de gestión portuaria en su conjunto. “Liberalizar los servicios de la estiba, mejorar la competitividad teniendo en cuenta la actual sobrecapacidad y zanjar las peleas entre puertos a través de rebajas de tasas son asuntos que la nueva Administración debería abordar en los próximos cuatro años”, indica Almazán que, además, es el responsable en España del fondo Queensland Investment Corporation.

En 2015, los ingresos recurrentes del sistema portuario llegaron a 1.000 millones, con una generación de caja de entre 450 millones y 500 millones de euros, mientras que el resultado bruto de explotación (ebitda) ascendió a unos 550 millones, con una caja a final de año de 1.300 millones. El beneficio de Puertos del Estado se situará en 200 millones con un récord del tráfico de mercancías de 500 millones de toneladas.

Contabilidad de costes

Para el Ministerio de Fomento se trata de un balance satisfactorio, pero los operadores privados analizan las cifras desde otro punto de vista. “Este será el primer año que se cierre en los mismos valores de 2007. Durante los años de crisis los puertos han perdido un ejercicio entero de actividad”, indica Almazán, para quien la cuenta de resultados no es la mejor forma de juzgar la marcha del sector. “La misión de Puertos del Estado no es ganar dinero, sino contribuir al crecimiento del país”. En su opinión, la mejor receta es que “Puertos del Estado destine los 500 millones de ebitda a bajar las tasas a los operadores portuarios; eso sí que generaría riqueza”.



José Luis Almazán, vicepresidente de la patronal Pipe.

Pipe va más allá al pedir al nuevo Gobierno un cambio de modelo de la gestión portuaria. “Habrá que pensar en modelos de *master concession* donde el Estado conserve la titularidad de la infraestructura y el resto de la actividad la desarrollen los operadores privados mediante contratos de concesión a largo plazo”.

Se trata del sistema que impere en grandes puertos como Rotterdam, Amberes o las macro instalaciones de Asia y Australia.

En paralelo, el responsable patronal recomienda la implantación de una contabilidad de costes común y transparente para todas las autoridades portuarias que deter-

mine las tasas reales y erradique “una competencia tarifaria entre puertos artificial, cuyas consecuencias las pagan los tráficos cautivos”. Estos mecanismos, según Almazán, contribuirían a que cada puerto capte sólo los tráficos propios de su *hinterland* (área de influencia), provocando una concentración na-

“El Gobierno debe entender que la misión de Puertos del Estado no es ganar dinero, sino contribuir al crecimiento”

“Un gruista del sector de la construcción gana 20.000 euros al año y el de un puerto, 60.000 euros”

“Nos da miedo que desde julio sólo se haya tramitado un expediente de ampliación de concesiones, el de OHL”

“Hay que acabar con la guerra de tasas entre puertos en España que, al final, pagan los tráficos cautivos”

“2015 será el primer ejercicio en el que se recuperen los valores económicos de antes de la crisis”

tural y demostrarían que “hay margen para fusiones entre puertos por puras razones de mercado”, subraya Almazán.

Entre las actuaciones que Pipe sí valora figura la ampliación de los plazos concesionales hasta cincuenta años. Gracias a este mecanismo, el Gobierno se ha garantizado unos 2.000 millones de euros en nuevas inversiones privadas y, a cambio, las sociedades concesionarias han obtenido margen para mejorar las condiciones de financiación de la deuda con la banca.

Pero desde julio, mes en el que se cerró el plazo para solicitar las ampliaciones, el sistema sólo ha tramitado un expediente, el de OHL. “Nos da miedo esta situación”, asegura el vicepresidente Pipe. Desde Puertos del Estado reconocen el cuello de botella por falta de medios. Los operadores privados temen, además, que al no ser un asunto blindado, el nuevo Gobierno decida dar marcha atrás y suspender una medida consensuada entre las partes.

La Línea / Página 2

Orange y Bouygues Telecom negocian su integración

Expansión. Madrid

Las operadoras de telefonía Orange y Bouygues Telecom han entablado conversaciones oficiales para fusionar sus negocios.

Le Journal du Dimanche publicó ayer que la operadora controlada por el Gobierno francés, Orange, firmó un acuerdo de confidencialidad antes de Navidad con el conglomerado industrial Bouygues, para iniciar negociaciones oficiales de cara a adquirir su división de telefonía por 10.000 millones de euros en acciones y efectivo.

“Las discusiones avanzan”, “no hay obstáculos por el momento” y “pronto” se sabrá si pueden llevarse a término, señaló al rotativo francés una de las partes negociadoras, según recoge *Efe*.

El dominical señala que el acuerdo definitivo podría llegar entre finales de enero y marzo.

Si finalmente la operación concluye con éxito, se realizará esencialmente mediante un canje de acciones, de forma que Bouygues tendrá una participación de en torno al 15% del capital de Orange -valorada en 8.000 millones de euros- y los restantes 2.000 millones en efectivo, mientras que la participación del Estado francés en el que es el primer operador de Francia caería por debajo del 20%.

Pacto

Se plantearía entonces la conveniencia o no de establecer un pacto de accionistas, sabiendo que si los dos juntos superan el 34% la normativa bursátil les obligaría a lanzar una opa sobre el resto de los títulos. Los trabajadores de Bouygues Telecom pasarían a formar parte de Orange, que se comprometería a no despedirlos.

El punto más sensible es el de las cesiones para poder recibir luz verde por parte de las autoridades de la Competencia. *Le Journal du Dimanche* afirma que la cuestión se dilucidaría en Francia y no en Bruselas, y que pasaría por venta de activos a los otros dos actores del mercado francés, SFR y Free.

El pacto reduciría el número de operadoras de telefonía en Francia de cuatro a tres, y daría lugar a un nuevo gigante en el sector, con una cuota de mercado del 50% en telefonía fija y móvil, según *Reuters*.

“La estiba representa el 60% de los costes de operación”

C.Morán. Madrid

El vicepresidente de Pipe, José Luis Almazán, considera que uno de los grandes handicaps de los puertos españoles “es la enorme fuerza de los proveedores de servicios, sobre todo, los estibadores. Un gruista de la construcción cobra de media 20.000 euros al año, mientras que el mismo trabajo en un puerto se paga a 60.000 euros anuales”.

Después de la sentencia del Tribunal de la UE de

2014, el Gobierno está forzado a modificar las normas que restringen la contratación de personal de estiba y que sitúan a las instalaciones españolas entre las más caras en términos de costes laborales. “La estiba representa el 60% de los costes de operación”, calcula el máximo responsable de Pipe.

Fomento trató este año de resolver el conflicto con una propuesta de Real Decreto que nunca llegó a ver la luz por las presiones sin-

dicales sobre la ministra Ana Pastor. El propio presidente de Puertos del Estado, José Llorca, reconoce que éste será la gran patata caliente de 2016.

En cuanto a la sobrecapacidad, Almazán indica que los niveles de utilización se encuentran en el 37%, por lo que, en su opinión, no se requieren nuevas inversiones en infraestructura y las que se hagan “con una mejor coordinación en la toma de decisiones”.