

PRESION QUE EJERCE LA TARIFA T-3 EN LOS PUERTOS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO A BALEARES

1. INTRODUCCION

Los ciudadanos del Archipiélago Balear son muy sensibles a los costes de insularidad aunque no han sabido defender con ahínco el principio fundamental que en tal sentido **la Constitución reconoce, que es el hecho insular como un hecho diferencial que debe ser particularmente tenido en cuenta para establecer el justo equilibrio económico entre los territorios del Estado Español** y por ello se han publicado una serie de mediadas, todas ellas netamente insuficientes para seguir tal mandato, como son la Ley 30/98 Régimen Especial de las Illes Balears y RD 1034/99 de 18 de Junio sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino el Archipiélago.

La particular legislación de la Ley 62/1997 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que garantiza la **libertad tarifaria de las Autoridades Portuarias**, sin más límite que los que se deducen del **objetivo de autofinanciación** y los que resulten del mantenimiento de un marco libre y leal competencia evitando prácticas abusivas en relación a **tráficos cautivos**, así como actuaciones discriminatorias.

La importancia estratégica de las líneas regulares de cabotaje entre la Península y Baleares es considerable y dicho tráfico marítimo es cautivo y unidireccional, abasteciendo casi en exclusiva de los productos de primera necesidad y perecederos, por ello los objetivos de autofinanciación de la Ley de Puertos debería revisarse con otras formulas que no pasaran por la carga directa, a través de las tarifas portuarias, al ciudadano balear.

Es importante conocer que sobre el coste total del flete que abonan los usuarios a las navieras, por el transporte de sus mercancías, existe una parte importante el 47% que incide directamente en el flete de la mercancía a transportar y que la empresa naviera no tiene ningún margen de maniobra, como son los **gastos de peaje** que originan las mercancías por su paso a través de los puertos. Estos son precisamente los ocasionados por la **tarifa T-3 de las Autoridades Portuarias con un 13%** y los gastos de manipulación de carga (estiba) con un 34%.

El marco regulador de los servicios portuarios va a ser próximamente objeto de profunda revisión, tanto en el ámbito español a través de una nueva Ley para la financiación de los puertos, como en el ámbito comunitario a través de una propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre “el acceso al mercado de los servicios portuarios”. En ambos casos se trata de procesos de liberalización y no de desregulación, es decir **tratan de eliminar las exclusividades en la prestación de los servicios portuarios.**

En el ámbito nacional la revisión de la Ley para la financiación de puertos debería realizarse con la colaboración de las Cámaras de Comercio y Usuarios para que su proyecto de remodelación contemple las **particularidades del Archipiélago Balear al ser sus tráfico cautivos y unidireccionales.**

2. DEMANDA EN EL TRAFICO MARITIMO DE BALEARES

La demanda de transporte según la memoria de Autoridad Portuaria de Baleares en el año 1.999 ascendió a un total de 9,3 millones de toneladas, de las cuales corresponden 3,6 millones a mercancía general neta, 2,4 millones a las taras de los módulos que han transportado esa mercancía general neta, es decir las taras de camiones, plataformas y contenedores y el resto 3,3 millones de toneladas corresponden a graneles sólidos y líquidos. En torno al 73% de las toneladas de mercancía general neta fue transportado por las líneas regulares de cabotaje y el 27% restante por líneas tramp.

El tráfico marítimo en el Archipiélago Balear tal como indicábamos en la introducción sigue siendo **cautivo y unidireccional** de Península hacia Baleares, por lo que la demanda esta totalmente descompensada, siendo el tráfico Península-Baleares el predominante con cerca de un 89 % del total de toneladas netas, repartiéndose el 11% restante entre el tráfico Baleares-Península y tráfico Interinsular, aproximadamente en un 7 y 4% respectivamente.

Es, por tanto, el tráfico Península-Baleares el que determina, sin duda, no solo la capacidad de flota que hay que poner en servicio para atender a la demanda, sino también el tipo de buques que han de prestar servicio.

La inexistencia en el Archipiélago Balear de una estructura productiva capaz de autoabastecerse, así como la dependencia de una casi única industria significativa, la turística, marcada de una estacionalidad importante, hace que el tráfico se concentre en un solo sentido de Península hacia Baleares y con una estacionalidad similar a la de dicha industria turística como lo confirma el hecho de que las “exportaciones” de Baleares hacia la Península en los tráficos de línea regular sean en torno al 7% de las toneladas movidas en el total de tráficos.

Para dar una idea de la estacionalidad del tráfico basta analizar la estadística y la evolución de la industria turística para poder apreciar que la temporada alta se extiende desde Marzo hasta Octubre, el mes de Julio fue el referente máximo de tráfico, siendo un 27% más que la media mensual, en cambio el mes de Enero fue el mes de menor tráfico con un 53% del que hubo en Julio, marcando la temporada baja los meses de Enero, Febrero, Noviembre y Diciembre.

La distribución de toneladas brutas que entran en el archipiélago del continente es como sigue: Mallorca el 80%, Ibiza el 11% y Mahón el 9%, en las exportaciones de Baleares hacia la Península corresponden el 75%, 16% y 10% respectivamente.

Dato importante son las taras de los módulos de carga, contenedores, plataformas, camiones, etc. que han supuesto 2.373.520 toneladas de taras, cantidad importante para la autofinanciación de los puertos por la aplicación de la tarifa portuaria T-3, cuyo importe es de 255 pts/ton, lo que supone que las taras de los camiones y contenedores tienen un coste de peaje por circular por los puertos de Baleares de 605 millones de pesetas, más otro tanto por circular en los puertos peninsulares.

3. LEY DE PUERTOS 62/97 Y SU PROYECTO DE MODIFICACION.

Esta Ley que modifico la 27/92, de Puertos del Estado y Marina Mercante, establece que los puertos de interés general constituyen un elemento esencial del sistema general de transportes y un hecho económico de la mayor importancia dada la incidencia creciente de los puertos sobre la economía española y por ello introduce algunas modificaciones en el modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal a fin de alcanzar las siguientes metas:

- Reforzar la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, para que desarrollen su actividad con procedimientos de gestión empresarial.
- Regular la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general, a través de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.
- Profesionalizar la gestión de cada puerto y potenciar la presencia del sector privado en las operaciones portuarias.
- Configurar al ente público Puertos del Estado como órgano encargado del control de las facultades que ejerce en nombre del Estado, de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal.
- **Garantizar la libertad tarifaria de las Autoridades Portuarias, sin más límites que los que se deducen del objetivo de autofinanciación y los que resulten del mantenimiento de un marco libre y leal competencia, evitando prácticas abusivas en relación a tráficos cautivos**, así como actuaciones discriminatorias.

Las tarifas tendrán el carácter de precios privados y como es conocido deberán garantizar el objetivo de autofinanciación, correspondiendo al Ministerio de Fomento definir la estructura tarifaria a aplicar por los servicios prestados para el conjunto del sistema portuario y **serán las Autoridades Portuarias quien aprobara sus tarifas conforme los criterios de rentabilidad que se establezcan, que en cualquier caso será positiva. Estas tarifas se actualizaran con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan.**

En el punto tercero de las disposiciones transitorias de la Ley establece que para garantizar el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como discriminatorias y otras análogas, a que se refiere el apartado 1 del artículo 70, **durante el plazo de tres años el Ministerio de Fomento**, a propuesta de Puertos del Estado y oídas las Autoridades Portuarias, así como las asociaciones de usuarios directamente afectadas, establecerá los límites máximos y mínimos de las tarifas de modo que el margen entre ellos no sea en ningún caso superior al 40 por 100.

El plazo de tres años venció el 30 de diciembre de 2.000 por ello en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2.001 se ha incluido un artículo que establece el procedimiento por el que se va a regular la fijación de las tarifas de los servicios prestados por las Autoridades Portuarias: el Gobierno enviará en los tres primeros meses de 2.001, un proyecto de Ley específico a las Cortes. Hasta entonces, seguirá en vigor el marco tarifario anterior y en particular la Orden de 30 de julio de 1.998 que revisó por última vez sus cuantías.

La posible competencia entre las diferentes Autoridades Portuarias que podría comportar los nuevos cambios legislativos no beneficiarán a los tráficos cautivos con los puertos de Baleares y lo que desconocemos es de que forma y manera la próxima Ley evitará las prácticas abusivas en relación con dichos tráficos.

Desgraciadamente ni usuarios de los puertos, ni Cámara de Comercio esta participando en este importante proyecto de modificación de ley que resultará de vital importancia para los intereses generales de los ciudadanos de Baleares.

La estructura de ingresos de la Autoridad Portuaria de Baleares en el periodo 99 fue:

AUTORIDAD PORTUARIA BALEARES	Año 1.999	% 1	% 2
Importe neto cifra de negocio	4.418.896.441 Pts	100%	99%
a) Ingresos por servicios portuarios	3.550.251.593 Pts	80%	79%
1, tarifa T-0 Señalización marítima	111.425.532 Pts	3%	2%
2, tarifa T-1 Buques	484.252.814 Pts	11%	11%
3, tarifa T-2 Pasaje	606.109.750 Pts	14%	14%
4, tarifa T-3 Mercancías	1.596.127.081 Pts	36%	36%
5, tarifa T-4 Pesca	31.772.157 Pts	1%	1%
6, tarifa T-5 E.deportivas	333.774.663 Pts	8%	7%
7, tarifa T-6 Grúas pórtico	0 Pts	0%	0%
8, tarifa T-7 Almacenaje	30.443.031 Pts	1%	1%
9, tarifa T-8 Suministros	211.226.904 Pts	5%	5%
10, tarifa T-9 Serv. Diversos	145.119.659 Pts	3%	3%
b) Cánones concesiones	868.644.848 Pts	20%	19%
Otros ingresos	57.697.705 Pts		1%
Total ingresos explotación	4.476.594.146 Pts		100%

De este cuadro se deduce que el capítulo que aportó más ingresos fue la **tarifa T-3 con 1.596 mill. ptas.**, representando un **36% del total de ingresos de explotación**, que se

aplica sobre las mercancías y las taras de los módulos que las transportan, tales como camiones, plataformas, contenedores, etc.

Esta tarifa se exige por el acceso, embarque, desembarque y uso de las instalaciones portuarias en general, de sus muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y zonas de manipulación (excluidos los espacios de almacenamiento o depósito) por las mercancías, en definitiva esta tarifa es un peaje de paso de las mercancías y sus taras por los puertos.

El Régimen general por partidas contempla que los envases, camiones y todo material que se utilice para contener las mercancías en su transporte, **es decir las TARAS, se les aplicara una cuantía básica de 255 pesetas por tonelada, sin que les sea aplicable ninguna otra bonificación o recargo.**

El resto de las cargas se les aplicará la cuantía básica de 510 pesetas / tonelada con las reducciones e incrementos aplicables, en su caso, sucesiva y multiplicativamente tal como establecen las normas vigentes OO.MM. 30/7/98 y 4/12/98.

- **BALEARES reducción del 50%**
- Mercancías exclusivamente se embarquen tendrán una reducción del 23%.
- Mercancías exclusivamente se desembarquen tendrán un incremento del 23%.
- A la cuantía básica se le aplicará una bonificación dependiendo del grupo al que pertenezca la mercancía: I 85%, II 75%, III 60%, IV 30%, V 0%.

Con estas condiciones se elaboran las tarifas T-3:

	BALEARES		PENINSULA	
GRUPO	EMBARQUE	DESEMBARQUE	EMBARQUE	DESEMBARQUE
I	29,50	47,00	58,91	94,10
II	49,00	78,50	98,18	156,83
III	78,50	125,50	157,08	250,92
IV	137,50	219,50	274,89	439,11
V	196,50	313,50	392,70	627,30
TARAS ENVASES	255	255	255	255

Conociendo la estructura de la tarifa T-3 y los ingresos de explotación por este capítulo en la A.P.B. podemos apreciar que esos mismos ingresos multiplicados por dos la parte de mercancía neta y por una vez más las taras, son lo que han soportado las mismas mercancías en los puertos peninsulares. Dicho de otra manera **las mercancías cargadas y descargadas en Baleares han soportado una presión por el conjunto de las**

Autoridades Portuarias en Península y Baleares de 4.183 millones de pesetas y que en definitiva han tenido que soportar los ciudadanos de las Islas porque el principio de autofinanciación no permite corregir esta injusticia.

Conviene dar a modo de ejemplo que un camión con 13 y 22 toneladas de tara y carga respectivamente cuando hace un trayecto de 300 kilómetros por autopista de peaje paga aproximadamente 4.500 pesetas, cuando este camión debe pagar su tarifa T-3 en el trayecto Barcelona-Palma-Barcelona paga, en concepto de tara 4 veces la T-3 a 255 pesetas /tonelada y la carga en origen y destino a precio de embarque y desembarque correspondiente, si consideramos precio medio A.P.B. 171 pts/ton y A.P.P. el doble, resulta que este camión paga de peaje en el trayecto 23.346 pesetas, por taras 13.260 pts y por mercancía 9.086, la diferencia entre el peaje de autopista y puertos es síntoma evidente de que hay una distorsión importante que debemos subsanar. Esta diferencia es variable si lo aplicamos a productos específicos como productos perecederos y de primera necesidad. Sirva como ejemplo ilustrativo el siguiente cuadro:

MERCANCIA	G.T-3	modulo transporte	TONELADAS		IMPORTE PESETAS T-3 PENINSULA/BALEARES/ PENINSULA		TOTAL T3
			TARA	MERCANCIA	TARAS	MERCANCIA	
Abonos	2	plataforma	7	24	7.140	4.240	11.380
Aceite oliva	5	plataforma	5	20	5.100	14.124	19.224
Adoquines	5	plataforma	7	24	7.140	16.949	24.089
Agua mineral	3	plataforma	7	22	7.140	6.217	13.357
Animales vivos	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Antibióticos	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Aparatos eléctricos	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Arroz	3	plataforma	7	24	7.140	6.782	13.922
Artículos grifería	5	plataforma	7	24	7.140	16.949	24.089
Automóviles	5	camión	13	12	13.260	8.474	21.734
Baldosas	2	contenedor 20'	2	20	2.040	3.534	5.574
Bananas	3	plataforma	13	24	13.260	6.782	20.042
Bisutería	5	plataforma	7	10	7.140	7.062	14.202
Calzado	5	camión	13	9	13.260	6.356	19.616
Camisetas	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Carne	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Cebollas	3	plataforma	7	21	7.140	5.934	13.074
Cerveza	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Chatarra	5	plataforma	7	24	7.140	16.949	24.089
Coles	3	camión	13	22	13.260	6.217	19.477
Embutidos	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Gallinas	5	camión	13	9	13.260	6.356	19.616
Gasóleo	2	plataforma	7	22	7.140	3.887	11.027
Harina cereales	3	plataforma	7	22	7.140	6.217	13.357
Herramientas	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Hortalizas	3	camión	13	22	13.260	6.217	19.477
Huevos	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Ladrillos	3	plataforma	7	22	7.140	6.217	13.357

Leche	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Lubricantes	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Maquinas	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Medicamentos	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Mobiliario	5	camión	13	10	13.260	7.062	20.322
Papel	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Perfiles metal	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Pescado congelado	4	camión	13	22	13.260	10.877	24.137
Pinturas	5	plataforma	7	22	7.140	15.536	22.676
Prendas vestir	5	camión	13	22	13.260	15.536	28.796
Vidrio	5	camión	13	20	13.260	14.124	27.384

En el sistema actual la aplicación de la tarifa T-3 en las mercancías que llegan a Baleares a través de los puertos peninsulares, en su inmensa mayoría productos perecederos y de primera necesidad, contribuyen a la autofinanciación de los puertos de origen y destino en diferente medida, concretamente el doble en los puertos peninsulares que en los puertos insulares, parece ilógico que el ciudadano Balear tenga que contribuir en la autofinanciación del puerto de Barcelona justo el doble de lo que contribuye por el mismo concepto en el puerto de Palma.

La actual Ley garantiza de hecho la libertad tarifaria sin mas limite que la autofinanciación y por otro lado, es cierto, que configura el **Fondo de Contribución** entre las distintas Autoridades Portuarias acotando la cuantía económica del mismo que, por otra parte, es inferior al Impuesto de Sociedades, del que han estado exentos los organismos portuarios. **En la memoria del año 99 la Autoridad Portuaria de Baleares apporto al Fondo de Contribución 306 millones de pesetas y recibió 205 millones.**

La Ley también prevé un Fondo de Financiación y Solidaridad que esta constituido por las cantidades que voluntariamente las Autoridades Portuarias con excedentes de tesorería pongan a disposición de otras, con el interés que en cada caso se fije de acuerdo con las condiciones de mercado, y que no tiene ningún efecto para el caso que nos ocupa.

Desde el punto de vista del ciudadano de Baleares entendemos que los 4.183 millones de pesetas que en su conjunto se han abonado en concepto de tarifa T-3, a las distintas Autoridades Portuarias, **deberían compensarse por el Gobierno a través de los Presupuestos Generales del Estado, asignando una partida presupuestaria para compensar tal cantidad**, partida perfectamente reconocida aunque no dotada en los recursos del régimen económico de las Autoridades Portuarias. **En ningún caso debería abolirse o modificarse la tarifa T-3 mientras se mantenga el criterio de autofinanciación**, dado que abolir una tarifa supone de inmediato incrementar otras tarifas para seguir cumpliendo el criterio de autofinanciación.

Parece ser que las 13 principales Autoridades Portuarias del Estado están colaborando en la redacción del borrador de Ley que se someterá a las Cortes, por supuesto sin participar las

partes usuarias, corren rumores muy preocupantes por cuanto parece ser que manteniendo el principio fundamental de la autofinanciación se pretende modificar la cuantía y estatus de las tarifas y concretamente de la T-3 de tal forma y manera que dejara unos operadores en mejores condiciones que otros, introduciendo un nuevo elemento distorsionador entre dichos operadores, pudiendo llegar el caso de encarecer los productos más elementales en beneficio de otros de mayor valor añadido.

En definitiva no pudiendo analizar tal proyecto por desconocimiento de su contenido tan solo queremos manifestar nuestra preocupación por no poder colaborar en su confección aportando el punto de vista de la Cámara de Comercio que a su vez recoge la opinión de empresarios y usuarios del transporte marítimo.

4. PROPUESTAS DE LA COMISION AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO.

Paralelamente a los movimientos nacionales y sin ninguna conexión la Comisión esta trabajando sobre varias propuestas que afectarán al ámbito de puertos y marina mercante, entre las cuales nos interesa especialmente la propuesta sobre el **acceso al mercado de los servicios portuarios**; promover esta directiva significa eliminar las actuales restricciones que dificultan el acceso de los operadores, mejorar la calidad de los servicios prestados a los usuarios del puerto, aumentar la eficacia y flexibilidad, contribuir a la reducción de los costes y de esa manera fomentar la navegación marítima a corta distancia y el transporte combinado.

Esta directiva se aplicará a los servicios portuarios entendiéndose por tales:

- Servicios técnicos náuticos:
 - Practicaje
 - Remolque
 - Amarre

- Manipulación de la carga:
 - Estiba, arrumaje, transbordo y otras operaciones de transporte intraportuario
 - Almacenaje, depósito y manutención, según categorías de carga
 - Agrupación de la carga

La presente directiva se aplicará a todos los puertos de la Unión y abiertos al tráfico marítimo comercial general siempre que en los últimos tres años hayan movido 3 millones de toneladas de mercancía o 500.000 pasajeros.

La directiva regula a través de sus artículos las autorizaciones y en tal sentido establece que **los Estados miembros podrán exigir a los prestadores portuarios la obtención de una autorización previa con arreglo a las condiciones fijadas en los propios artículos de la Directiva**, en todo caso los criterios de concesión de la autorización serán transparentes, no discriminatorios, objetivos, pertinentes y proporcionados. Deberán atender únicamente a las cualificaciones profesionales del prestador, a la solidez de su situación financiera, a la

suficiente cobertura de riesgos, a la seguridad marítima o a la seguridad de las instalaciones, del equipo y de las personas. **Además la autorización podrá imponer requisitos de servicio público que conciernan a la seguridad, regularidad, continuidad, calidad y precio con que deban ser prestados los servicios.**

Punto importante el que recoge que el prestador de servicios portuarios tendrá derecho a emplear el personal de su elección para llevar a cabo los servicios cubiertos por la autorización.

Establece limitaciones ligadas únicamente a la disponibilidad de capacidad y de espacio o, tratándose de servicios técnicos náuticos, a la seguridad del tráfico marítimo. En cualquier caso la autoridad competente en las limitaciones por espacio concederá un mínimo de dos prestadores de servicios.

Los prestadores de servicios portuarios serán seleccionados por un periodo limitado de tiempo, oscilando su duración entre 5 y 25 años según la inversión a realizar.

Esta Directiva permite la práctica de la autoasistencia y los criterios aplicables a los que optan por esta modalidad no deben ser más estrictos que los fijados para otros prestadores de los mismos o similares servicios.

Define la propuesta de Directiva la “autoasistencia” como la situación en la que el usuario de un puerto se presta a sí mismo una o varias categorías de servicios portuarios, sin que normalmente se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación.

Respecto a la protección social manifiesta que sin perjuicio de la aplicación de la presente Directiva los **Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar la aplicación de su legislación social.**

Además la propuesta de Directiva contempla las medidas transitorias sobre las autorizaciones no ligadas a disponibilidad de espacio y también sobre aquellas que no hubieran sido concedidas con arreglo a lo dispuesto por la presente directiva y sobre las cuales establece en cada caso un proceso de regularización.

Esta propuesta de Directiva todavía le queda un largo recorrido para ver la luz pues tiene que elevarse al Consejo de Ministros, discutirse y posterior aprobación, no obstante desde el punto de vista de los usuarios de los servicios portuarios es un importante adelanto hacia la libertad de mercado en un sector donde hoy todavía hay practicas monopolísticas.

Además de la propuesta anterior la **Comisión** en su afán de reforzar la calidad de los servicios en los puertos hace hincapié en los aspectos que les afectan directamente entendiendo que los **temas que debe someter a debate** son:

- **La inclusión de los puertos en la Red Transeuropea de Transportes**
- **La financiación pública de los puertos y las infraestructuras portuarias**

Respecto al primer punto la decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la **Red Transeuropea de Transporte** constituye una sólida base para el establecimiento de una red infraestructural integrada y multimodal en la que tienen cabida los puertos. Por ello **la Comisión propuso que se determinaran unos 300 puertos bajo criterios objetivos**, se incluyeran en los planes y sugirió que se determinaran de forma más precisa los proyectos de interés común con una incidencia en los puertos.

Los criterios objetivos eran los siguientes:

- Los puertos deben estar abiertos a todos los operadores comerciales
- Consideración de volumen: 1 millón de toneladas y/o 200.000 pasajeros, con algunas excepciones para las islas griegas.
- Importancias estratégica de la continuidad territorial con las conexiones terrestres de las RTE.

La propuesta de la Comisión todavía no ha sido adoptada por el Parlamento y el Consejo y en la actualidad se está intentando lograr un acuerdo entre las instituciones que parece ser podría alcanzarse en un próximo futuro una solución satisfactoria.

Desde el punto de vista de Baleares resulta conveniente proponer a la Comisión que los puertos que pertenecen a la Autoridad Portuaria de Baleares (A.P.B.), Palma, Ibiza, Mahón, Acudía y la Sabina fueran considerados como una zona única y punto final de la RTE para que los criterios objetivos no dejaran por volumen ningún puerto de Baleares fuera de la Red.

Respecto a la **financiación pública de los puertos y las infraestructuras portuarias** la Comisión recaba información de los Estados miembro llegando a la **conclusión de que existen grandes diferencias entre los mismos**. Por ello antes de desarrollar un debate sobre la conveniencia de que fuera, o no, aconsejable la intervención comunitaria era necesario tener un nivel de información satisfactorio sobre temas como la estructura organizativa y de gestión de los puertos comunitarios, los flujos financieros del sector público a los distintos tipos de puertos y las practicas tarifarias en los mismos. A tal efecto la Comisión publicó 14/02/01 el resultado de las conclusiones de las cuales cabe resaltar:

- A pesar del papel siempre creciente que desempeña el sector privado en los puertos, se estima que un 90% del comercio marítimo de la Comunidad pasa por puertos en los que las inversiones y otras decisiones de política y gestión, tales como la tarificación, dependen en mayor o menor medida de entidades públicas o, al menos, están influenciadas por ellos.
- Las inversiones públicas en proyectos vinculados a los puertos suponen entre un 5% y un 10% de toda la inversión en infraestructuras de transporte de la Comunidad. La orientación de tales inversiones varía según el lugar: los fondos de las regiones bálticas se destinan a inversiones iniciales, mientras que los del mar del norte y regiones mediterráneas se destinan fundamentalmente a planes de modernización.

- La transparencia de las infraestructuras financieras públicas no es satisfactoria: los instrumentos contables no pueden normalmente facilitar información agregada sobre las inversiones que se destinan a un puerto, ni pueden analizarse las transferencias de fondos ni la utilización de los mismos en puertos que, de forma simultánea, se dedican a la gestión de infraestructuras públicas y a actividades comerciales.
- La tarificación y los sistemas de recuperación de costes varían considerablemente; dicha recuperación no es siempre objetivo prioritario.
- El sector de los servicios portuarios están en pleno desarrollo y las posibilidades de acceso a este mercado están sin duda alguna aumentando. Sin embargo, las normas que deberían garantizar un procedimiento de selección abierto y equitativo cuando el número de prestadores de servicios esté limitado, son poco claras e insuficientes.

La Comisión espera que la Directiva 2000/52/CE, de 26/07/00, relativa a la transparencia y la propuesta de Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios serviría para mejorar considerablemente la situación.

La normalización y transparencia de todos estos aspectos contribuirán a que los puertos comunitarios desempeñen un papel fundamental en las cadenas de transporte de puerta a puerta y en el que Baleares forma parte y de una forma muy especial al ser sus tráficos cautivos.