

## Opinión

## Necesitamos más unión bancaria



Joaquín Maudos

El mercado bancario europeo dista mucho de ser único, a pesar de los avances logrados desde que en 2012 se puso en marcha la unión bancaria. Hoy día los indicadores de integración están por debajo de los niveles alcanzados antes del estallido de la crisis, tanto en términos de diferencias (que han aumentado) en el coste de acceso a la financiación por parte de empresas y familias de distintos países, como viendo la caída en la importancia del negocio transfronterizo entre los países de la euro área.

La gran paradoja que existe es que mientras la supervisión y la resolución de entidades se ha transferido al ámbito europeo al estar en manos de los mecanismos únicos de supervisión y resolución, el tercer pilar de la unión bancaria ni está ni se le espera, al menos en forma de un verdadero sistema europeo de garantía de depósitos. Las propuestas hasta ahora formuladas no han prosperado y la última dista y mucho de una auténtica unión bancaria. Así, lo que ahora mismo está sobre la mesa no contempla una fase final de seguro pleno donde los países comparten el 100% de los riesgos, sino que como máximo contempla una fase de reaseguro que se limita a prestar la liquidez necesaria a los fondos de garantía nacionales. El potencial fondo único europeo se condiciona a que los países que tienen un mayor volumen de

activos problemáticos hagan frente al problema. Es una postura lógica que recuerda los criterios de convergencia de Maastricht que condicionaban la entrada de un país en el euro a que partiera de una situación macroeconómica equilibrada. Por tanto, ahora mismo el gran tapón al necesario avance de la unión bancaria es el elevado volumen de activos morosos que existe en eurozona (800.000 millones), concentrado sobre todo en Italia, Grecia y Portugal.

Consciente de la importancia del problema que suponen los préstamos morosos, diversas instituciones europeas (Banco Central Europeo,

Comisión Bancaria, Autoridad Bancaria Europea) están metiendo presión para que los bancos vayan soltando lastre y aumentan el nivel de provisiones. El BCE (en su faceta de autoridad del Mecanismo Único de Supervisión) ha reflejado con claridad la magnitud del problema en su reciente informe anual de supervisión, al señalar a los préstamos dudosos (NPL en sus siglas en inglés) co-

**El gran tapón al avance de la unión bancaria es el gran volumen de activos que hay en la eurozona**

mo el segundo factor de riesgo de la banca europea, solo por detrás, pero muy cerca del actual entorno de bajos tipos de interés que comprime el margen con el que intermedian los bancos y afecta negativamente a su rentabilidad. En boca del BCE "es fundamental que las entidades de crédito redoblen sus esfuerzos para diseñar y aplicar estrategias de NPL ambiciosas y creíbles. Asimismo, son necesarias reformas adicionales para eliminar los obstáculos estructurales a la gestión de los préstamos dudosos".

El reducido grado de integración del mercado bancario europeo es la

otra cara de la moneda de la inexistencia de una verdadera unión bancaria. Esa distancia que todavía nos separa del mercado único es una mala noticia por varios motivos: refleja la existencia de barreras a la competencia que perjudica a ahorradores (depositantes) e inversores (prestarios); explica que la importancia de las fusiones entre bancos de distintos países de la euro área es marginal (en 2016, de las fusiones que han tenido lugar en la eurozona, solo el 6% han sido transfronterizas, frente a un porcentaje del 15% en el periodo 2000-2015); conlleva la inexistencia de auténticos bancos paneuropeos, es decir, entidades que puedan captar depósitos en un país e intermediar esa financiación concediendo préstamos en otro país de la unión.

Se mire por donde se mire, la unión bancaria europea debe ser una prioridad porque la alternativa es tener oligopolios en los mercados nacionales (que es lo que estamos viendo con fusiones domésticas, como las que han tenido lugar en España en el proceso de reestructuración), condiciones en el acceso a la financiación (tipos de interés del préstamo) diferentes entre países, y un grado de protección del inversor/depositante que dependerá del país en que resida. Si nos quedamos a medio camino y no completamos el proyecto de unión bancaria tal y como fue inicialmente concebido en 2012 para superar los graves problemas que en aquel momento tenía la Unión Económica y Monetaria, salimos todos perdiendo.

Catedrático de la Universidad de Valencia-Ivive-CUNEF



## Puertos, un tema aún pendiente



José Luis Almazán

Hace ahora algo más de 25 años estrenábamos la Ley de Puertos y Marina Mercante, Ley 27/1992, que en el ámbito portuario implantó el modelo de puerto autónomo o Autoridad Portuaria, sustituyendo la estructura administrativa de dirección, coordinación y control del Sistema Portuario Español de Interés General del Estado, de una Dirección General de Puertos a un nuevo organismo dotado de personalidad jurídica propia y autonomía de gestión, el Ente Público Puertos del Estado.

La Ley 27/1992 supuso la nueva regulación del sector portuario en un momento en que el tráfico había aumentado hasta superar los 250 millones de toneladas anuales y, no estando preparados para este volumen de tráfico, era necesaria la construcción de nuevas infraestructuras.

A este fin ayudó la aprobación de

la Ley 62/1997, que introducía la autonomía de la gestión portuaria y la presencia de las Comunidades Autónomas en la coordinación de los puertos, lo que conllevó un impulso de la construcción de nuevas obras de mejora y ampliación de infraestructura portuaria, facilitada por la disponibilidad de fondos europeos para la cohesión y el desarrollo.

Gracias a la globalización de la economía, actualmente, el tráfico portuario en España ha superado los 500 millones de toneladas anuales y alcanzado casi 13 millones de pasajeros. Sin embargo, el incremento experimentado en los últimos 25 años es inferior al aumento de la capacidad de las infraestructuras. El esfuerzo inversor en infraestructura portuaria de las últimas décadas ha generado una situación de sobrecapacidad en el conjunto de los puertos, que emplean de media solo un 37% de las infraestructuras construidas, situación que hace innecesarias más inversiones durante un largo periodo de tiempo.

La globalización tiene una segunda derivada: la intensificación de la

competencia interportuaria a nivel internacional. Es en este punto donde se dejan ver los problemas del modelo actual, derivados de las leyes del 92 y el 97, ya que el pago y mantenimiento de las infraestructuras derivó en unos niveles medios de tasas portuarias demasiado elevados, que si bien en su momento tenían justificación ahora carecen de lógica y perjudican la competitividad de los puertos españoles.

Estas tasas portuarias han generado una desahogada situación financiera del conjunto de Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, que generan recurrentemente un ebitda de entre 500 millones y 600 millones de euros, que le permite obtener un resultado económico consolidado superior a los 200 millones de beneficio cada ejercicio, lo que ha propiciado que actualmente exista una tesorería superior a los 1300 mi-

**Es necesario un cambio profundo en el modelo portuario español para ganar competitividad**

llones de euros en el balance consolidado del sistema portuario estatal.

Estos ingresos son empleados en cubrir la totalidad de gastos que soportan las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, sin embargo, cuentan con un elevado excedente de caja que hasta ahora se empleaba, como decíamos, en la ejecución de nuevas inversiones que ya no están justificadas. Una vez decidido, por parte de todos los actores del sector, que no son necesarias más infraestructuras, la lógica apunta a que las tasas portuarias deben reducirse, en beneficio de los usuarios de los puertos y los clientes finales, que volverán así a apostar por las instalaciones españolas frente a otras cercanas, como las de Portugal o Tánger-Med en Marruecos.

En las últimas semanas, desde el Gobierno se ha apuntado a una rebaja de las tasas portuarias sobre la mercancía, lo que nos parece un gran paso adelante que debe ser celebrado. Sin embargo, creemos que se deben abordar otros cambios, como la reducción de las tasas de ocupación, cuyos niveles carecen de sentido en

el contexto actual y dificultan la competitividad de nuestros puertos.

No es fácil revertir un modelo que en el pasado ha dado grandes éxitos y satisfacciones a la economía española, pero todos los actores deben abrir los ojos a una realidad que, en el largo plazo, puede arruinar el trabajo de muchos por hacer de España un líder internacional en el sector portuario.

La realidad a la que nos enfrentamos en España hace necesario un cambio profundo en el modelo portuario actual, que lleve a la mejor utilización de las inversiones realizadas, al aumento de tráfico mediante la reducción de costes y a rentabilizar lo ya construido. Solo de esta manera podremos mejorar la competitividad internacional del sistema portuario español y estimular la creación de empleo y el crecimiento económico, a fin de mantener un sistema portuario español moderno, eficiente y competitivo en el mundo global del transporte.

Vicepresidente ejecutivo de PIPE (Plataforma de Inversores en Puertos Españoles)