

**OPINIÓN**

» PÁGINA 5

**FERNANDO GONZÁLEZ LAXE**  
Catedrático de Economía Aplicada en la Universidad de A Coruña

**Los nuevos costes en el sector portuario**



**LOGÍSTICA**

» PÁGINAS 14 Y 15

**Las multinacionales apuestan por una estrategia logística común para sus filiales**

**ENTREVISTA**

» PÁGINAS 10 Y 11

**FEDERICO ESTEVE**  
Presidente del Clúster Marítimo Español

**"El sector marítimo necesita una secretaría de Estado que coordine a todas las administraciones"**



## Correos se lanza al e-commerce para frenar la caída de su negocio

El grupo afronta un proceso de ajuste marcado por su reconversión en una empresa más logística y anuncia que ultima la adquisición de un operador portugués para ampliar su presencia en la Península Ibérica

» PÁGINAS 2 Y 3

**TRANSPORTE**

**El sector confía en el BEI para renovar la flota de camiones**

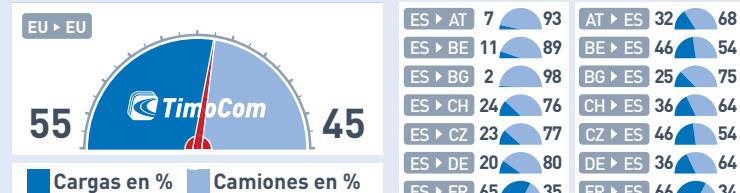
» PÁGINAS 18 Y 19

**VEHÍCULO INDUSTRIAL**

**España mejora su pronóstico en la venta de remolques**

» PÁGINA 24

**Barómetro del mercado de transporte**



El último barómetro del transporte elaborado por T&C Truck & Cargo y *El Vigía* muestra una desaceleración del transporte de mercancías por carretera registrado en la última semana. Las cifras se sitúan en contraposición al positivo avance de las cargas durante las últimas semanas. » PÁGINA 8

**RAILMED**

**Railmed hace realidad el Corredor Mediterráneo**  
Tel. +34 91 535 83 30 / [alfil@alfilogistics.com](mailto:alfil@alfilogistics.com)



“Tenemos que incorporar la I+D+i a las operaciones portuarias con el fin de que la estancia de los buques en los puertos dure lo mínimo indispensable, porque lo que necesitamos es que los barcos naveguen, no que pasen horas muertas atracados”.



## “El sector marítimo necesita una secretaría de Estado que coordine a todas las administraciones”

A. Guerrero *Barcelona*

■ El presidente del Cluster Marítimo Español (CME), Federico Esteve, es uno de los expertos que ofrecen una visión más integral de la realidad marítima. El Clúster integra a todos a los subsectores marítimos, desde los astilleros hasta la investigación oceanográfica, la Armada o la actividad portuaria. Esteve repasa en esta entrevista la actualidad del sector, cuando se cumplen cinco años de su acceso a la presidencia.

¿Qué balance realiza de este periodo?

No han sido fáciles estos últimos años para cualquier sector que analicemos. Desde una perspectiva del CME, la crisis ha azotado duro a nuestros astilleros, al sector pesquero, al turismo náutico-deportivo y a nuestros puertos, entre otros. Desde una perspectiva interna, pese a un entorno económico desfavorable, hoy somos más del doble los

socios que lo integramos que hace cinco años. Estamos muy orgullosos de que por primera vez en la historia se integren en una organización todos los subsectores marítimos, con un espíritu de cooperación.

Explicaba hace un año, en su reelección como presidente, que una de

**“Estamos muy orgullosos de que por primera vez en la historia se integren en una organización todos los subsectores marítimos”**

sus metas era fomentar el impulso tecnológico en el sector marítimo y cambiar su imagen de sector tradicional. ¿Se está avanzando en este objetivo?

Es una de las actividades a la que más tiempo estamos dedicando

desde el CME, porque en el desarrollo y el impulso de los programas de I+D+i que tenemos en marcha, está el futuro de parte de nuestro sector marítimo. Tenemos que apostar en todos los sectores relacionados con la actividad marítima por ese pico de valor añadido tecnológico que nos permitirá diferenciarnos del resto y en consecuencia más competitivos.

¿Considera que la opinión pública desconoce todavía la contribución económica del sector marítimo?

La opinión pública española en general no está concienciada con lo que representa económica y socialmente para España el sector marítimo. Es una de nuestros objetivos como Clúster: llevar el latir del mundo marítimo a los hogares españoles, porque gracias a él es posible que en nuestros hogares se consuma pescado, exportemos productos fuera de nuestras fronteras, etc.

¿Observa desconocimiento por parte de las administraciones?

Sí existe una preocupación por el sector. Nuestra administración marítima es efectiva, pero necesitamos un interlocutor común, una secretaría de Estado que coordine a todas las administraciones implicadas.

**“La opinión pública no está concienciada con lo que representa económica y socialmente para España el sector marítimo”**

Los presupuestos otorgan 4.573 millones al ferrocarril, a la carretera 2.153 y a los puertos 766 millones. ¿Qué opinión le merece este reparto?

No son tiempos de bonanza presupuestaria y a todos nos gustaría que las partidas presupuestarias fuesen

mayores. La actual situación económica creo que no permite unas cifras más abultadas, pero sí se puede hacer que esas cifras repercutan de forma directa y rápida donde las inversiones son más prioritarias para nuestra economía.

Los presupuestos de Fomento en los puertos para 2014 otorgan hasta el 15% de su inversión a los accesos, principalmente ferroviarios. ¿Cómo valora la importancia que este Gobierno está otorgando a las conexiones ferropuertas?

Desde hace muchos años desde el sector, tanto portuario como el de la logística terrestre, venimos reclamando una conexión directa de nuestros puertos marítimos con la red ferroviaria. Por lo tanto todo esfuerzo financiero que se haga en este terreno es positivo porque repercute directamente en la competitividad de nuestra economía, tanto en importaciones como exportaciones.

En este objetivo, el Corredor Mediterráneo representa una de las grandes esperanzas del sector logístico. ¿Considera que este eje puede representar un impulso decisivo para los puertos españoles de esta fachada?

Bruselas aceptó cinco ejes ferroviarios para España, pero de ellos sólo admitió dos como ejes de la red básica: el Corredor Mediterráneo (desde Portbou a Algeciras por el litoral) y el Eje Atlántico o Central (desde Portugal a Francia por Valladolid y Vitoria), que son los que finalmente han sido aprobados de forma definitiva. Creo que los dos son muy importantes y complementarios para la articulación del transporte de mercancías para España. A nadie se le oculta que el Corredor Mediterráneo es el de mayor concentración de población y actividad económica de España, pero creo que los dos son importantes, porque acabarán haciendo de la Península Ibérica la plataforma logística de Europa hacia América, Asia y África.

¿Qué deben mejorar nuestros puertos para ser una alternativa al Norte de Europa?

Una de ellas es la conectividad de los puertos españoles con las redes terrestres, de forma especial con el ferrocarril, y si es posible ya con ancho europeo. Pero eso no basta para ser competitivos, tenemos que incorporar la I+D+i a las operaciones portuarias, desde la estiba hasta gestión de las cargas y las descargas, con el fin de que la estancia en puerto de los buques dure lo mínimo indispensable, porque lo que necesitamos es que los barcos naveguen, no que pasen horas muertas atracados. No conviene que los barcos estén ociosos en los puertos. Nos consta el esfuerzo que Puertos del Estado está llevando a cabo en este ámbito.

El Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios, encargado por Fomento, situaba la estiba como el servicio en el que más



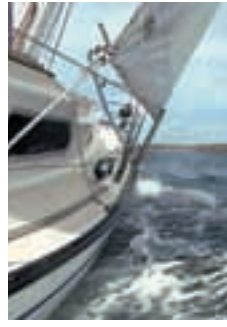
## SOBRE GUSTOS...



## NAVEGAR

## Apasionado del mar

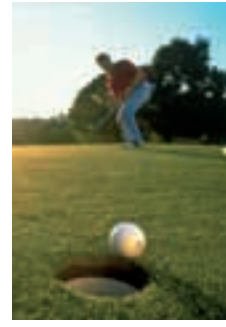
Una de las aficiones principales de Federico Esteve es la navegación, lo que confirma que su pasión por el mar no sólo es laboral.



## GOLF

## Recorrer el campo de golf

El presidente del CME se apunta a la moda del golf y se declara aficionado a este deporte, que le permite disfrutar de paseos por el green.



## TENIS

## Aficionado a la raqueta

El segundo deporte que elige el presidente del Clúster Marítimo Español es el tenis, del que se declara un auténtico seguidor.



se podían reducir los costes portuarios. ¿Qué opina al respecto?

Se pueden tomar muchas medidas para la reducción de los costes de operación en los puertos. La estiba es uno más, pero no tiene por qué afectar únicamente a la parte social, a los trabajadores. Tenemos que incorporar todos los avances tecnológicos en este campo para ser más ágiles en las operaciones de carga y descarga, porque repercute en los costes de los tráficos. A menor tiempo en puerto, más competitividad y mayor volumen de operaciones.

El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, continúa optando por la rebaja de tasas portuarias y ha anunciado nuevos descensos para 2014, pese al temor que esta decisión despierta en algunas autoridades portuarias. ¿Cómo considera nuestra política tarifaria en relación a nuestros competidores?

La rebaja de las tasas no es la única medida para hacer más competitivos nuestros puertos que está adoptando el Gobierno, ni creo que ello ponga en peligro la autosuficiencia de las respectivas autoridades portuarias. En busca de la competitividad, entre

**“Debemos ir hacia una especialización de tráficos en función de la situación geográfica y posibilidades de cada puerto”**

las medidas figuran otras que pueden tener una mayor repercusión como son la revisión transitoria de determinadas condiciones que rigen las concesiones demaniales de los puertos, la ampliación de los plazos de las concesiones hasta 50 años, a la vista de las mayores exigencias de inversión que actualmente requiere el negocio portuario a los operadores privados, o la supresión de barreras en la prestación de los servicios portuarios que merman la capacidad competitiva de las empresas del sector.

¿Qué opinión le merece la estructura de nuestra red de puertos de interés general? En este debate hay quien propone la fusión de autoridades portuarias o los que instan a la especialización de los puertos en tráficos o actividades más concretas...

España cuenta con una red de puertos muy importante que está en constante adaptación a los mercados y eso es bueno. Yo no hablaría de sobredimensionamiento de la red. Creo que lo que tenemos que hacer es buscar para cada cuál su nicho de mercado. Es decir, ir hacia una especialización de tráficos en función de su situación geográfica y posibilidades. Quizás hasta ahora hemos pecado de que cada unidad portuaria hiciese todo tipo de operaciones y eso nos ha restado competitividad.



¿Cree que el Gobierno podría llegar a plantearse la privatización o la entrada de capital privado en Puertos del Estado o en algunos puertos?

De momento ha dicho que no. El Gobierno ha respondido a una pregunta de Izquierda Plural que “en estos momentos no tiene en su agenda la posibilidad de privatizar los Puertos del Estado”, aunque reconoce en la misma respuesta que “ha habido contactos verbales con algunos grupos empresariales con el objetivo de estudiar cómo incrementar la colaboración público-privada en este ámbito”. Tenemos que creer que es así.

Tras las críticas al programa de ayudas Marco Polo parece cada vez más claro el apoyo por parte del sector y de las administraciones por un sistema similar al ecobono. ¿Es favorable a la implantación de este modelo de ayudas?

Hace ahora ya más de un año que Italia anunció la prórroga hasta 2017 del ecobono, un incentivo en forma de ayuda para conseguir trasvasar mercancía de la carretera al transporte marítimo. Noruega también anunció que estudiaba la posibilidad de implantar una ayuda similar, sin embargo, nunca más se ha sabido nada de esa posibilidad. En la actualidad únicamente el Gobierno italiano y el Gobierno vasco están financiando una subvención en este sentido. El objetivo de la implanta-

ción de este tipo de medidas es el de conseguir un reequilibrio modal en la Unión Europea y, en definitiva, un transporte más sostenible.

Pero pienso que no es la única forma de hacerlo. También hay defensoras de otras medidas, como las que suponen la internacionalización de los costes, es decir, que cada transporte asuma los costes externos que genera, de forma que el transporte más contaminante sea al final también el más costoso. Comparto el objetivo, que de una forma u otra, de lo que se trata es de conseguir un transporte más verde, menos contaminante, y parece que este tipo de medidas, que afectan directamente al coste del servicio, están resultando los más eficaces. Sin olvidar que el transporte marítimo es el más verde.

**“El mayor problema que sigue planteando por el momento la intermodalidad son los trámites que conlleva”**

¿Qué es necesario para el impulso del short sea en nuestro país?

El short sea shipping es una de las posibilidades que está promoviendo la UE para lograr un reequilibrio entre modos de transporte para flujos marítimos intracomunitarios.

Está claro que para las empresas españolas, el impulso de este modo de transporte supondría una clara oportunidad, y es que situándonos en la periferia de Europa, todos los medios que nos permitan llevar nuestros productos de una forma más económica al resto de Europa, nos permitirá mejorar claramente la competitividad de nuestra economía, mejorando los resultados de nuestra balanza comercial.

Por el momento, el mayor problema que sigue planteando la intermodalidad son los trámites que conlleva. Al complicarse las gestiones los cargadores acaban optando por contratar transporte terrestre de origen a destino y evitarse toda la burocracia de la combinación, aunque ello conlleve al final costes más elevados, así como mayores niveles de emisiones de dióxido de carbono.

¿Cómo se puede superar la reticencia del transporte por carretera a estos tráficos intermodales?

La medida no sólo es una oportunidad para los fabricantes españoles, sino también para las empresas de transporte, sea cual sea el modo en el que operen. Obviamente, si hablamos de transporte marítimo para movimientos entre países de la Unión, no cabe duda de que este tipo de transporte incluye la intermodalidad, combinando al menos transporte marítimo y terrestre, ya sea ferroviario y/o por carretera,

puesto que si no, su ámbito de actuación quedaría reducido al intercambio entre ciudades portuarias. Por tanto, estas empresas también pueden ver incrementados sus volúmenes, ya que no se trata de sustituir movimientos sino de reducir los costes para generar un mayor volumen. No tiene por qué haber reticencias.

¿El uso del GNL y la mejora de la eficiencia medioambiental del trá-

**“Nuestra apuesta por la competitividad pasa por apoyar con ayudas a la investigación e innovación al sector naval”**

fico marítimo contribuirán a que la Unión Europea fomente con más ayudas el tráfico marítimo de corta distancia?

El GNL marítimo se presenta como una oportunidad de desarrollo económico en la zona de puertos y áreas metropolitanas cercanas. En este sentido, además de ser utilizado para la propulsión de grandes buques, su aplicación también es posible en el sector pesquero, los remolcadores portuarios, así como los mismos servicios que ofrece el puerto; la gasificación de los puertos ofrece la oportunidad de mejorar la calidad ambiental y los servicios de los mismos. Otro ámbito relacionado sería el de los astilleros, que verían reanimada su actividad por la construcción y reparación de embarcaciones. Por tanto esa decisión de la UE de ir hacia un transporte verde tendría cabida en las ayudas establecidas a tal fin.

**El conflicto del tax lease ha mostrado las dificultades de este sector y la dura competencia que sufre a escala internacional. ¿Cuál debe ser el camino que debe seguir esta industria para garantizar su continuidad? ¿Cómo puede aportar valor añadido a su producción?**

Si queremos mantenernos en el mercado tenemos que ser competitivos frente a terceros, y eso sólo se consigue con la oferta de proyectos de alto valor tecnológico. Nuestra apuesta por la competitividad pasa por apoyar con ayudas a la investigación e innovación al sector naval.

¿La actividad eólica marina puede ser la solución para el negocio de los astilleros?

La construcción de plataformas y torres para eólica marina es una oportunidad más de futuro para nuestros astilleros y así hay que entenderla. En este proceso no sólo se trata de la producción de fustes, que por su tamaño no es posible hacer lejos de los puertos, sino por toda la cadena que lleva a la construcción de barcos y otros artefactos marinos. ■■