

Encuentros con la Mar

Los servicios portuarios requieren agilidad y flexibilidad, en un entorno cambiante y muy dinámico como es el negocio marítimo

- **La eficiencia en las operaciones portuarias es clave para optimizar los recursos y mejorar la rentabilidad de los buques**
- **El contenedor representa una gran parte de nuestra mercancía, más del 50%, y el transbordo ha estado decayendo progresivamente en España**

El Clúster Marítimo Español pone de relieve los desafíos que deben afrontar las infraestructuras portuarias españolas, dada la importancia estratégica de los puertos para todo el sector marítimo.

Madrid, 6 de Julio de 2023. El Clúster Marítimo Español (CME) celebra un nuevo Encuentro con la Mar que, bajo el título de *Operaciones en los puertos: situación actual y evolución de cara al futuro*, destaca “la necesidad de una agilidad y de una flexibilidad, en un entorno cambiante y muy dinámico como es el negocio marítimo”, según el subdirector general de la Autoridad Portuaria de Valencia, Rubén Marín Gallego, que fue el primer invitado en abordar la cuestión.

Previamente, el director técnico del CME, Fernando Robledo, contextualizó el tema aportando datos relevantes del impacto de la actividad portuaria en la economía. En este sentido, Robledo aclaró que, dentro del comercio mundial, el transporte marítimo juega un papel esencial, y en particular, las operaciones de carga y descarga en los puertos son vitales para España. Representan el 60% de nuestras exportaciones y el 85% de nuestras importaciones, siendo responsables del 50% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

Fernando Robledo también explicó que España, con más de 7.880 kilómetros de costa y numerosos puertos estratégicos, es una nación marítima por excelencia. Por tanto, los puertos no solo son cruciales para el comercio internacional, sino también para el turismo y la logística, lo que refuerza su importancia como motor del desarrollo económico en España. En este sentido, el director técnico del Clúster afirma que es fundamental reducir al máximo el tiempo de carga y descarga de los buques en los puertos, ya que influye directamente en los costes de operación. Un menor tiempo en puerto conlleva menores gastos y más oportunidades para generar ingresos por tráfico adicional. La eficiencia en las operaciones portuarias es clave para optimizar los recursos y mejorar la rentabilidad de los buques.

El subdirector general de la Autoridad Portuaria de Valencia, que abordó varios desafíos relacionados con los servicios portuarios y las operaciones en puerto durante su intervención, coincide con Robledo, al destacar la necesidad de flexibilidad y agilidad ante un entorno cambiante y dinámico como es el negocio marítimo, así como la dificultad de conciliar la competencia y las condiciones establecidas para garantizar la prestación de servicios esenciales.

Marín enfatizó la importancia de conocer y controlar en tiempo real las operaciones en los puertos, buscando la eficiencia y minimizando las pérdidas de tiempo. También se planteó la problemática del gigantismo de los buques y la capacidad limitada de las terminales para gestionar la creciente demanda. Aquí destaca la falta de orientación a los barcos sobre qué hacer con las cargas y la necesidad de encontrar soluciones para optimizar las operaciones.

Marín mencionó las inversiones necesarias en infraestructuras y suministro eléctrico para adaptarse al crecimiento y los desafíos futuros, resaltando la importancia de la transparencia y el intercambio de información en tiempo real entre los actores involucrados en las operaciones portuarias.

Futuro de la estiba

Precisamente de cargas habló José Luis Romero Cascaño, secretario general de ANESCO, que arrancó su intervención afirmando que representa a la organización patronal más representativa del sector, en términos de volumen de trabajadores y carga. “Somos los principales negociadores dentro del marco del sector, representándonos en las negociaciones con la administración y contamos con empresas y centros portuarios de empleo asociados”.

En cuanto a los datos de volumen, desde la pandemia y los acontecimientos ocurridos, Romero explica que han logrado recuperar algo de lo que se perdió en 2020, aunque aún no se ha alcanzado los niveles de 2019. La evolución no ha sido tan positiva como en años anteriores debido a la dificultad de la cadena logística y a la pérdida de atractivo que puede tener el sector portuario español frente a otros competidores. El contenedor representa una gran parte de nuestra mercancía, más del 50%, y el transbordo ha estado decayendo progresivamente en España, lo que requiere una reflexión sobre su futuro.

En términos de empleo, “hemos generado más de 9.438 empleos directos y muchos más indirectos, y representamos cerca del 70% de la mercancía en España”.

Respecto a la actividad de la patronal, Romero explicó que en los últimos años se han centrado en temas laborales superando dificultades legales. Gracias a la firma del quinto acuerdo marco y la sentencia de la Audiencia Nacional en 2020, “hemos obtenido seguridad jurídica y evitado problemas con la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia”.

Otro tema en el que están trabajando es la transición energética, aunque creen que es necesaria, les preocupa la falta de consenso y las decisiones que se están tomando sin considerar completamente su impacto en los puertos y la estiba. Además, alerta de que se enfrentan a un aumento desmedido de los costos energéticos, lo que afecta a las cuentas de resultados de las compañías y su competitividad.

De cara al futuro, ven varios retos, incluyendo la organización y la digitalización, la mejora de los costos laborales, la presión impositiva, las políticas medioambientales y la formación y seguridad laboral. El secretario general de ANESCO comentó que trabajan para buscar soluciones con todos los actores del sector y esperan evitar la pérdida de volumen y competitividad. “Hemos planteado propuestas y estamos en constante diálogo con la Administración para abordar estos desafíos”.

La visión de los consignatarios

Tras el representante de la estiba, intervino Ignacio López-Bachiller, miembro del comité ejecutivo de ASECOB, que incidió en la importancia de su actividad, comparando el funcionamiento de los buques con el de los taxis, “lo llamo para transportarme de un lugar a otro, pero en este caso, transporte mercancías”. Un transporte fundamental en un país con sus 7.000 kilómetros de costa, dependiente de materias primas que manufacturamos o que se exportan.

La consignación nace en 1972 y se convierte en una entidad independiente en 2019. “Actualmente, somos una entidad registrada con 350 compañías asociadas”, y se encargan de representar al armador en los puertos, donde sus barcos llegan y gestionan todas las funciones operativas, relaciones con la administración, aduanas, entre otros, durante la estancia del barco en el puerto.

“Nuestro trabajo implica lidiar con infinidad de incidencias, desde la estiba hasta la gestión de asuntos como repatriar a una persona fallecida en tránsito”, detalla López-Bachiller, que puntualiza que también deben prestar especial atención a temas de seguridad nacional, como la lucha contra el narcotráfico. “Trabajamos con diferentes administraciones y buscamos ofrecer un servicio integral a nuestros clientes”.

Respecto al futuro, uno de los desafíos es asegurar que los intereses del armador y los actores involucrados se armonicen, ya que a veces pueden no ser iguales. “Canalizamos el diálogo con todos los actores externos para simplificar el proceso para el armador”, explica el representante de ASECOB. Una parte esencial de su labor es hacer los pagos y suplidos por cuenta del armador, lo que implica una gestión financiera importante. Aunque este negocio genera ingresos, también puede ser complicado cobrar en ciertos casos.

Finaliza López-Bachiller aportando datos de la actividad. En 2022, los puertos españoles tuvieron 150.000 escalas y en cada una de ellas se lleva a cabo una consignación que involucra diversas tareas detalladas previamente.

Preocupaciones de las navieras

Elena Seco, directora general de ANAVE, inició su intervención tratando los temas actuales de los puertos que son motivo de preocupación para sus empresas asociadas. En este sentido, se mostró de acuerdo con el subdirector general de la Autoridad Portuaria de Valencia sobre el servicio de suministro de combustibles, en que es un servicio portuario que viene incluido en un reglamento comunitario desde 2019. “Aunque nuestra ley de puertos no lo denomina específicamente como servicio portuario, no ha habido problemas ni cuestionamientos de la Comisión Europea al respecto. Sin embargo, es importante definir claramente qué servicios se consideran portuarios para una mejor regulación”, especificó Seco.

Otro tema importante que han defendido los navieros es la adaptación de la definición de servicio portuario a puertos más pequeños, que podrían tener dificultades para cumplir con los requisitos establecidos. Según la directora general de ANAVE, es necesario buscar soluciones creativas y colaborativas para asegurar que todos los puertos puedan seguir operando y ofreciendo servicios esenciales.

En cuanto a la transición energética y cómo afectará a las empresas navieras y los puertos, aunque la industria del transporte marítimo contribuye con un 2,7% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, cree importante abordar este tema. “Para reducir las emisiones es necesario enfocarse en medidas de eficiencia energética y en la utilización de combustibles alternativos, como el gas natural licuado (GNL) y biocombustibles”.

La conexión eléctrica a tierra es otra medida importante para reducir las emisiones de los buques mientras están en el puerto. Sin embargo, actualmente los peajes eléctricos no están diseñados para adaptarse a las necesidades de la industria marítima, y es necesario trabajar en su modificación para que resulten una opción viable y económica.

Según Seco, la Directiva ETS (Emissions Trading System) y la transición hacia combustibles de futuro también son temas importantes a tener en cuenta. Se están destinando fondos para proyectos de descarbonización marítima y es necesario establecer colaboraciones para desarrollar soluciones efectivas y sostenibles.

La responsable de ANAVE finaliza poniendo de relieve la necesidad de trabajar conjuntamente entre navieros, puertos y otras partes interesadas, para abordar los desafíos actuales en el sector marítimo, incluyendo la regulación de servicios portuarios, la transición energética y la reducción de emisiones. “Con enfoque y colaboración podremos encontrar soluciones efectivas y sostenibles para el futuro de la industria naviera y portuaria”.

Nota para los editores:

En el siguiente enlace puedes descargar más fotografías del evento: <https://bit.ly/3Dr9ygs>

Puedes acceder a nuestro canal de Youtube con nuestras jornadas: <https://youtube.com/@clustermaritimoespanol8523>

El enlace a las imágenes caducará a los 30 días.

Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:
José Henríquez | comunicacion@clustermaritimo.es | Tel.: 682 77 26 51