

ENTREVISTA

José Llorca Ortega

“Los puertos son un fiel termómetro de la economía de un país”



¿Qué impacto económico tiene la actividad portuaria y el transporte marítimo de mercancías en España?

Los puertos desempeñan un papel determinante en la economía española. Hoy en día aportan más de 9.000 M€ de valor añadido bruto, cifra que se duplica hasta los 18.000 M€ si contabilizamos su efecto inducido. Lo mismo sucede con la generación de empleo, cerca de 100.000 empleos directos, que se convierten en 275.000 si consideramos los inducidos, generando unos efectos sobre nuestra economía que en conjunto se sitúan en torno al 2,07% del PIB nacional.

¿A qué retos y oportunidades se enfrenta el tráfico de mercancías marítimo?

La estratégica ubicación de la península Ibérica y las Islas Canarias hacen que los puertos españoles tengan magníficas oportunidades para la captación de nuevos tráficos, particularmente mercancías en tránsito, convirtiéndose en auténticas plataformas logísticas para su distribución al resto del mundo.

Paralelamente a esas oportunidades, surgen los retos de conseguir que nuestros puertos sean más competitivos, ajustando las tarifas y tasas que se cobran por los diferentes servicios, y por otra parte conseguir una plena conectividad terrestre con las principales Redes de Transporte TransEuropeas.

El comercio mundial está dando síntomas de debilidad, sin embargo en España parece que el comercio exterior continúa avanzando de manera dinámica. ¿Qué factores explicativos podrían estar detrás de este comportamiento diferencial?

Los puertos son un fiel termómetro de la economía de un país, y en este sentido el incremento del tráfico marítimo español, tanto de importación como de exportación, +5,6% y +0,6%, respectivamente, en los ocho primeros meses del año, demuestran que la economía española comienza a recuperarse, ofreciendo cifras alentadoras para los próximos ejercicios. Pero además, España desempeña un importante papel como plataforma logística del Sur de Europa, y esto se demuestra en el hecho de que prácticamente una cuarta parte de los tráficos portuarios españoles son en tránsito, en 2014 cerca de 116 millones de toneladas.

Parece lógico que a medida que las principales economías mundiales se vayan recuperando, el transporte marítimo seguirá creciendo. Si la demanda interna continúa creciendo, el tráfico marítimo de importación se incrementará, y si la calidad de los servicios y productos españoles, unidos al favorable cambio euro/dólar, se mantienen a niveles similares al actual, las exportaciones de productos españoles por vía marítima, al ser más competitivos, seguirán creciendo. Hay que tener en cuenta que los puertos siguen acaparando entre el 60 y el 80% de las importaciones y exportaciones, respectivamente, que realiza España.

¿Qué riesgos destacaría en el transporte marítimo? ¿Existen diferencias entre el tráfico de corta y larga distancia?

Donde hay riesgos, hay oportunidades. Como he dicho anteriormente, la oportunidad que supone la captación de nuevos tráficos depende mucho de que la oferta de los puertos españoles sea competitiva en precios y calidad. No olvidemos que el tráfico de mercancías en tránsito es muy "volátil", cuesta mucho conseguir nuevos tráficos, y es muy fácil perderlos. En el caso del Mediterráneo, donde se concentran gran parte de esos tráficos, la oferta de instalaciones es muy variada, y por tanto hay que practicar una política comercial muy agresiva.

Respecto a su segunda pregunta, la normativa comunitaria y la legislación española vigente definen el Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping, SSS) como el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa.

Este concepto incluye transporte marítimo nacional e internacional, incluidos los servicios feeder, a lo largo de la costa y con islas, ríos o lagos. Se aplica también al transporte marítimo entre estados miembros de la Unión Europea y Noruega, Islandia y otros países ribereños del mar Báltico, el Mar Negro y el Mediterráneo.

Por tanto, el Transporte Marítimo de Corta Distancia o SSS incluye el cabotaje interior de cada país y, en particular, los servicios marítimos regulares entre los puertos continentales y puertos insulares del mismo país. En España por ejemplo, muchos de los servicios de transporte marítimo entre las Islas Canarias y Baleares y la Península Ibérica se encuadran en el concepto europeo de transporte marítimo de corta distancia y destacan tanto por su regularidad como por su alta frecuencia.

En todo caso, con esta definición, el Transporte Marítimo de Corta Distancia engloba prácticamente todo el tráfico marítimo de origen o destino no transoceánico de los puertos europeos.

Sin embargo, en la práctica, el Transporte Marítimo de Corta Distancia encuentra su sentido como política activa de transporte en su contribución a la formación de cadenas marítimo-terrestres puerta a puerta, en donde además del transporte marítimo se conjugan los modos de transporte terrestres, y en particular el transporte por carretera, para configurar una solución de transporte competitiva.

Con este enfoque, dentro del transporte marítimo de corta distancia, destacan los servicios marítimos regulares con una elevada relación calidad/precio integrados en una cadena marítimo-terrestre puerta a puerta para cubrir relaciones de transporte en las que existe una alternativa terrestre pura.

Acabamos las entrevistas pidiendo la opinión del entrevistado sobre cuál es el mayor riesgo para España en el corto y en el largo plazo, y cuál el consejo que darías a un joven actuario que empiece su andadura profesional en estos días

Mientras sigamos generando confianza en los ciudadanos, se mantenga la paz laboral, se incremente la eficiencia y la competitividad de nuestros servicios y productos, la economía española continuará mejorando año tras año, y por tanto no atisbo riesgos.

A un joven actuario, como a cualquier otro joven que comienza su vida laboral, le recomiendo optimismo de cara al futuro. Tenemos la generación de jóvenes mejor preparada de nuestra historia, y si son constantes y responsables no les faltarán oportunidades para desarrollarse profesionalmente.

José Llorca Ortega

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universitat Politècnica de Catalunya (1982) y Funcionario de carrera de la Escala de Técnicos Facultativos Superiores del Ministerio de Defensa (1986).
- Ha ocupado diversos cargos en los Ministerios de Defensa y de Fomento. En este último en la Dirección General de Puertos y Costas, en la Dirección General de Puertos y en Puertos del Estado.
- Ha participado en el Grupo de Puertos de la Unión Europea (Port Working Group), así como en el Grupo de Expertos de Dragados de la London Dumping Convention de la Organización Marítima Internacional (OMI). También ha sido Secretario de la Asociación Española de Puertos y Costas (1990-2000) y miembro del Comité de Finanzas de la Asociación Internacional de Navegación (AIPCN-PIANC).
- Ha sido Director del Programa ROM de normalización en el ámbito de la planificación, proyecto, ejecución y explotación de los puertos.
- Ha sido miembro del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- En el periodo 2000-2004 ha sido Presidente de Puertos del Estado y Presidente de la empresa pública PORTEL.
- Es codirector del Máster de Transporte Intermodal de la Universitat Politècnica de Catalunya y profesor de numerosos másters y cursos de especialización en las Universidades Politécnica de Madrid, de Catalunya y de Granada en el campo del transporte intermodal y de la actividad portuaria. En el marco de su actividad docente es autor de varias publicaciones sobre política de transporte, sobre las infraestructuras portuarias y sobre la explotación y operativa de las terminales intermodales.
- Ha sido asesor del Grupo Parlamentario Popular en el ámbito de la Comisión de Fomento durante la IX Legislatura (2008-2011).
- Desde enero de 2012 es nuevamente Presidente de Puertos del Estado. También es presidente de las Sociedades Públicas Mercantiles PORTEL, S.A. y Puerto Seco de Madrid, S.A., así como Vicepresidente de la Sociedad Jaizkibia para la regeneración de la Bahía de Pasaia. Es Consejero de SASEMAR, del Consorcio Copa América y miembro del Consejo del CEDEX.