

LOS PUERTOS EN EL NUEVO MILENIO

Fernando González Laxe

Director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos

En los años noventa hemos observado como los distintos sistemas portuarios fueron siendo, poco a poco, objeto de transformaciones. La razón de dichos cambios radica en que la industria del transporte marítimo se encuentra inserta en un entorno muy competitivo en donde el volumen de mercancías desplazadas en los últimos veinticinco años se ha multiplicado por dos y la estructura del transporte ha modificado su ponderación, pudiendo desplazarse casi todos los bienes y en todas direcciones, cuando antaño era muy reducida la carga transportada y poco intenso el ámbito de la circulación.

Los puertos como realidades multi-funcionales y polivalentes abordaban dos tipos de perspectiva. Como perspectiva de actividad se entendía al puerto como un local físico, dotado de infraestructuras y de servicios, que trataba de lograr la máxima eficiencia en lo que respecta a la transferencia de mercancías entre una embarcación y una terminal; debieran respetar las condiciones técnicas y las exigencias demandadas por las entidades y autoridades portuarias de acuerdo con los requisitos que determinan los cargadores y los dueños de la mercancía. Los puertos como perspectiva de negocios, sin embargo, se correspondían al lugar donde se encontraban integrados los negocios, o sea, un área de infraestructuras portuarias, un área de servicios, unos específicos servicios logísticos, unas zonas de implantación industrial, ... que buscan asegurar la competitividad a los sistemas empresariales y económicos.

En ambas perspectivas los puertos constituyen un importante elemento dentro de la cadena del transporte; pudiendo tener influencia en el coste final de un producto, en promover la diversificación de los tráficós, y en potenciar el desarrollo del hinterland próximo.

La evolución experimentada por los puertos en los últimos años del Siglo XX vino determinada por la unitización de la carga, por el desarrollo del contenedor y por la modelación de los puertos que exigían mayores calados, largos muelles y grandes terminales. Este proceso de transformación de los puertos se acelera a medida que la globalización económica se intensifica, los mercados se amplían, las transacciones comerciales se multiplican en distintas áreas, lo que permite observar una acentuación de la competencia y se asiste a un proceso progresivo de privatización, de descentralización y de des-regulación portuaria.

Estos rasgos son los que nos permiten advertir el hecho de que los puertos dejan de ser unos “entes estáticos, solamente receptores de mercancías y pasajeros”, para convertirse en “entes dinámicos, buscadores de cargas para transportar y distribuir y de pasajeros, e impulsores del desarrollo regional”. En consecuencia, los puertos, en la actualidad, tratan de seducir a los cargadores marítimos para poder incrementar los negocios mediante el aumento de las cargas, promover el almacenamiento de bienes para su distribución posterior y como punto de intercambio de mercancías.

Por eso, los puertos son elementos esenciales de las cadenas de transporte y se les consideran puntos de interconexión modal, desempeñando una función económica básica en el desarrollo económico local.

La nueva realidad del mercado global así como los innovadores y distintos procesos de organización portuaria sitúan a cada puerto (y por ende, a cada territorio o zona económica) en competencia con otros puertos, bien del mismo país bien con otros ubicados en países diferentes. En este sentido, establecer la función económica de los puertos se considera muy relevante a la hora de definir tanto la infraestructura como la estricta función de negocios.

De una parte, los puertos en el nuevo milenio deberán responder a los nuevos avances tecnológicos en los equipos de manipulación y transmisión electrónica de los datos. La utilización de barcos más grandes, quizá próximos a los 10.000-12.000 TEUs, obligarán a fuertes inversiones en infraestructuras y dragados, lo que también exigirá el mayor uso de tecnología para incrementar el volumen de manipulación, de TEUs/hora y la capacidad de movilización de contenedores por muelle. De otra parte, los puertos más dinámicos ofertarán nuevos servicios de manipulación de cargas, albergarán centros de distribución, realizarán control de inventarios e incorporarán, mediante distintas operaciones, un mayor valor a la carga. En suma, se incursionarán en el campo de la logística y se asistirá a una pléyade de asociaciones estratégicas entre los distintos agentes marítimos.

En la medida que los puertos se van convirtiendo en un lugar de administración, operan como centro de distribución y actúan como punto de transferencia de la cadena intermodal del transporte, asistimos a una aceleración de los procesos de privatizaciones o de descentralización de tareas. Las legislaciones se han modificado para reaccionar a los cambios en el negocio del transporte marítimo y de la gestión portuaria; y contemplamos como se llevan a cabo nuevas adaptaciones a los factores que determinan la competitividad y la concurrencia, tratando de responder con mayor eficiencia a la intensa competencia en el transporte (fletes, rutas, seguridad, ...) y en la estructura portuaria (capacidad de puerto, servicios prestados, sistema tarifario, ...); a la vez que asistimos al establecimiento de una jerarquía portuaria en razón de las opciones que cada compañía marítima y cada terminal portuaria nos ofrece.

Las estrategias deben, pues responder a estos desafíos. Los interrogantes radican en como definir los mencionados planes de especialización y como establecer los mecanismos de financiación y los términos contractuales. Es bien cierto que el capital privado es fundamental, pero no es menos cierto que también lo es el capital público. Por tanto es preciso definir con precisión las funciones de control y coordinación del sistema portuario, asegurar el bien colectivo, promover la competencia, y evitar los monopolios y las situaciones de abuso dominante.

La industria marítima se enfrenta a una mayor internacionalización y a unos niveles mayores de competitividad, esto es, ante un panorama caracterizado por ser más abierto y más competitivo. La progresiva liberalización y el notorio desarrollo de nuevas infraestructuras exigen enfocar las estructuras portuarias como áreas industriales, áreas de conexión inter-modales, áreas logísticas y de almacenamiento, áreas comerciales, áreas de servicios, pero también áreas de bienes colectivos para sostener un desarrollo duradero y equilibrado, que evite los altos niveles de congestión y elimine los peligros de la especulación.

CUADRO 1. EVOLUCION DE LOS SISTEMAS PORTUARIOS

TIPOS DE PUERTOS	CARACTERISTICAS
SERVICE PORT Puerto de servicio	La autoridad portuaria es responsable del puerto en su conjunto; es propietario de las infraestructuras, superestructura y se encarga de la provisión de servicios del puerto. Los servicios son prestados por empresas portuarias, que son responsables del mantenimiento de las infraestructuras y de los equipamientos.
TOOL PORT Puerto herramienta	La autoridad portuaria es titular de la infraestructura; de la superestructura (edificios) y de los equipamientos (grúas...). El sector privado provee los servicios en régimen de concesión o licencia. Las competencias de la carga y descarga son provistas por empresas estibadoras en régimen de competencia. Las empresas portuarias son responsables del mantenimiento de las infraestructuras y de los equipamientos.
LANDLORD PORT Puerto propietario	La autoridad portuaria es propietaria del puerto en su conjunto. Los servicios de remolque, practicaaje, etc. son prestados por empresas privadas. El puerto está dividido en terminales independientes; cada operador de terminal se encarga de su mantenimiento. Los operadores portuarios o empresas portuarias son responsables de la inversión y mantenimiento de las infraestructuras.

CUADRO 2. HIPOTESIS DE FUTURO

TIPOS DE PUERTOS	CARACTERISTICAS
PRIVATE PORT Puerto Privado	Toda la propiedad del puerto es privada. Los servicios y los suministros son prestados por empresas privadas. Los operadores portuarios son responsables de las operaciones de mantenimiento y de las inversiones.
TERMINAL PORT Puerto Concesionario	La gestión del puerto está asignada a una empresa privada que establece las operaciones, presta los servicios y realiza inversiones en aquellos objetivos y finalidades que se corresponden con sus estrategias.

CUADRO 3. DISTRIBUCION DE LOS SISTEMAS PORTUARIOS

