EL RENACIMIENTO PORTUARIO

Conferencia sobre geo-estrategia portuaria organizada por la Cámara de Comercio Industria y Navegación y el Puerto de Málaga

La Cámara y el Puerto organizaron el pasado 17 de septiembre una conferencia a cargo de D. Fernando González Laxe, con el título: "Nuevas visiones de la geo-estrategia portuaria. Análisis de la apuesta española". El conferenciante es catedrático en la Universidad de La Coruña y Director del Instituto de Estudios Marítimos; entre los cargos relacionados con esta actividad ha sido Director General de Pesca, representante de España ante la FAO, y Presidente de Puertos del Estado. Sus trabajos sobre temas económicos y marítimos lo convierten en uno de los expertos de mayor prestigio en la materia.

El acto fue presentado por D. Paulino Plata, Presidente de la Autoridad Portuaria, y D. Gumersindo Ruiz, en representación de D. Jerónimo Pérez Casero, Presidente de la Cámara.

La primera parte de su exposición fue un análisis de los vínculos entre el desarrollo marítimo y el crecimiento económico, a partir del aumento de los flujos marítimos, nuevos bienes transportados, regulación portuaria, y agentes que surgen en esa nueva forma empresarial que toman los puertos. El tamaño de los barcos aumenta de forma sorprendente y pasan de unas 5.000 TEU en los años 90 (medida que indica el número de contenedores de unos 36 metros cúbicos que puede llevar), a más de 18.000 actualmente; además, se especializan por tipo de mercancía. En cuanto al tráfico, si en los últimos 30 años el producto de la economía mundial crece un 75, el tráfico marítimo lo hace en un 125%.

Una de las características actuales de los puertos es la concentración mediante la cooperación entre puertos próximos, lo que da lugar a puertos de grandes dimensiones; sólo hay dos puertos europeos entre los veinte principales del mundo. También se concentran las compañías marítimas, de manera que sus alianzas llevan a que sólo cuatro grupos controlan el 79% de la capacidad del comercio mundial. Esto nos lleva a la conclusión de que se está produciendo un profundo cambio en esta actividad empresarial que son hoy los puertos, a través de fusiones, especialización, y capacidad de gestión, que se corresponde con cambios en las mercancías que transportan, las rutas, los barcos, los propios puertos y las redes logísticas o cadenas integrales de suministro. Los puertos cambian de ser gestionados como infraestructuras, a gestionarlos como empresas complejas.

En este contexto, el sistema portuario español se enfrenta al reto de ser autosuficientes, que emana de la Ley de Puertos; esto se da bajo las funciones que ejerce Puertos del Estado, de intermediación, gestión y colaboración; al mismo tiempo, los puertos tienen su autonomía y su responsabilidad en la toma de decisiones. En Andalucía nos encontramos con puertos con relación con el entorno, como el de Málaga, y otros como el de Algeciras, que no la tienen. El número de puertos en España es considerable, 22 de importancia, pero de ellos sólo 3 están entre los 15 principales de Europa, Valencia (5), Algeciras (6) y Barcelona (14), lo cual lleva a recomendar fusiones y colaboración entre los mismos. La diferencia es que en Europa la

concentración se ha dispuesto legalmente, y en España se deja a la libre iniciativa de los puertos.

Del estudio de los puertos españoles surgen temas sobre la relación con la agricultura y la industria, el suministro de energía y el comercio; y de ahí las conexiones con el ferrocarril ("el oxígenos de los puertos"). Los entornos regionales influyen en parte en la competitividad de los puertos, pues estos no son entidades aisladas, sino parte de un territorio.

Entre el numeroso público asistente y el conferenciante se generó un vivo coloquio que dio lugar a un rico intercambio de ideas sobre nuestra realidad más cercana que es el Puerto de Málaga, y sus circunstancias en cuanto a posicionamiento en las rutas internacionales, estrategia comercial y de marketing, y los resultados operativos y económicos.