

# EMPRESAS



Con las nuevas obras, el puerto de Barcelona busca convertirse en un referente de conectividad e intermodalidad.

Los puertos se han convertido en un polo de atracción de inversiones públicas y privadas porque se han demostrado una pieza clave del sistema logístico, y muy especialmente de las exportaciones. Los Presupuestos de 2015 recogen una dotación de cerca de 900 millones de euros, que se llevan en gran medida las obras del puerto exterior de La Coruña y los accesos ferroviarios de los puertos de Barcelona, Sevilla, Cartagena y Avi-

lés. Tanto movimiento reparte negocio. Por un lado, las constructoras, que acuden a los concursos de las obras y, por otra, los concesionarios de los puertos, que agrupados en la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (PIPE), piden una transformación global de un sector que, cada vez más, sufre la competencia feroz de puertos de su entorno como los de Italia, Portugal y Marruecos.

## Las conexiones ferroviarias de Barcelona, Sevilla, Cartagena y Avilés y los diques de La Coruña se llevan cerca de 400 millones públicos

# Desembarco de inversiones en los puertos

■ Nuria Díaz

Los recientemente publicados Presupuestos Generales del Estado para el año que viene, reservan una importante partida para los puertos. Casi 900 millones de euros, de los que aproximadamente un 40% se reparte entre las faraónicas obras del Puerto de La Coruña, y las actuaciones de accesos viarios y ferroviarios, que el Gobierno ha considerado fundamentales y que vienen reclamándose desde hace tiempo por el sector, para poder dar el impulso definitivo al transporte combinado de mercancías.

El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, señalaba en una reciente comparecencia parlamentaria para explicar los presupuestos del organismo que, después de varios ejercicios de caídas en los tráficos, consecuencia de la crisis, este año, con unos 485 millones de toneladas transportadas, se recuperarían los niveles anteriores a la desaceleración. De hecho, sus previsiones son optimistas y apuntan a los 500 millones de toneladas en 2015. El crecimiento de estos tráficos es fundamental para recuperar la competitividad perdida y también puestos frente a puertos de nuestro entorno como Gioia-Tauro (Italia), Tanger (Marruecos) o Sines (Portugal). Este último presenta crecimientos sostenidos de más del 20% en los últimos años, va a invertir 1.000 millones en su ampliación y sostiene una encarnada lucha con el de Valencia por captar clientes. Según cifras de Puertos del Estado, España necesita para accesibilidad viaria y ferroviaria unos 1.600 millones de euros

en los próximos diez años.

Así las cosas, en los PGE de 2015 se han aprobado varias actuaciones. Las fundamentales, y que se llevan concretamente el 18% del

**El crecimiento de los tráficos es fundamental para recuperar competitividad frente a puertos de nuestro entorno como Gioia-Tauro (Italia), Tanger o Sines (Portugal)**

presupuesto público son los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona, a la dársena de Escombres (Cartagena), al puerto de Sevilla, desde el acceso de la Salud, y al puerto de Avilés por la margen derecha de la ría, así como el acceso viario a la nueva terminal de contenedores del puerto de Cádiz y las mejoras en las redes interiores de Barcelona, Tarragona y Valencia.

A esto se une, como gran infraestructura que se lleva el 21% del presupuesto, las obras de abrigo, accesos marítimos y señales marítimas, del contradique del puerto exterior de Coruña. Hace solo unas sema-

nas, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña adjudicaba estas obras incluidas en el proyecto de la segunda fase del contradique del Puerto Exterior,

**En la actualidad, por cada euro de inversión pública en los puertos, la iniciativa privada invierte 1,39 euros. En 2015, la inversión privada ascenderá a unos 680 millones**

## Más años de concesión a cambio de menos tasas y más inyecciones de dinero

■ El Consejo de Ministros aprobó hace unos meses varias medidas que incrementarán la inversión privada en infraestructuras portuarias y contribuirán a la mejora de la competitividad de la economía. Entre ellas, se encuentra la ampliación del plazo máximo de las concesiones portuarias de 35 a 50 años y la creación de un Fondo Financiero de accesibilidad terrestre

portuaria. El plazo inicial de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de este Decreto-Ley, podrá ser ampliado hasta los 50 años a petición del concesionario y previo informe favorable de Puertos del Estado, cuando el concesionario se comprometa a una nueva inversión, contribuya a la financiación de las infraestructuras de

conexión terrestres, o reduzca al menos un 20% las tarifas máximas incluidas en el título concesional. Los cálculos del Gobierno estiman la movilización de 3.000 millones en los 20 años de prórroga en muchas de las terminales concesionadas, a razón de 150 millones anuales. A juicio de los operadores, dispuestos a bajar las tarifas, "no pueden asumir mayores caídas de

rentabilidad, sobre todo con un modelo operativo como el vigente, en el que el 70% de los costes son cautivos, tasas y mano de obra". Desde la plataforma PIPE añaden que las empresas operadoras han realizado inversiones millonarias que en estos momentos no están cumpliendo los planes operativos previstos, ya que el tráfico ha caído a niveles de hace cinco años".

así como las habilitaciones, con un ahorro conjunto de 11,8 millones de euros sobre los presupuestos de licitación de ambas actuaciones. El proyecto del contradique había sido licitado por un importe de 46,5 millones de euros y un plazo de ejecución de 24 meses. Tras el análisis de las ofertas técnicas y económicas presentadas al concurso, fue adjudicado a la UTE formada por Sato, Dragados, Arias Hermanos y Drace, con un presupuesto de 35,9 millones y un plazo de ejecución de 20,5 meses.

### Capital privado

Sin embargo, y pese al crecimiento del presupuesto público, es el capital privado el que pide paso. En la actualidad, por cada euro de inversión pública en los puertos, la iniciativa privada invierte 1,39 euros.

El propio presidente José Llorca, en una defensa del modelo concesional, de colaboración público-privada, que parece que es el que se impone. "Si en los últimos años, en plena crisis económica, hemos sido capaces de mantener niveles de inversión privada elevados en nuestros puertos, que este año alcanzarán prácticamente los 500 millones de euros y en 2015 subirán a 680 millones y según nuestras previsiones, estos valores se elevarán por encima del 20% para permitir que en el medio plazo la inversión pública bascule hacia la privada".

De hecho, hay mucho interés. Muchas de las empresas concesionarias de puertos, se han organizado no hace mucho en una plataforma PIPE (Plataforma de Inversores en Puertos Españoles). PIPE está formada por los principales inversores privados del sistema portuario español presentes en más de 33 puertos y en todas las Autoridades Portuarias: Algepossa, Bergé, Ership, Grup Maritim TCBs, Noatum Ports y TTI Algeciras.

Su intención: actuar como lobby de opinión en un sector que factura más de 1.000 millones de euros.

Desde la plataforma no se es tan optimista como lo es el presidente de Puertos. "La red de puertos es el único sistema de infraestructuras de transporte en España que goza de aparente salud económico-financiera, especialmente en comparación con otros como carreteras, ferrocarril o aeropuertos. No obstante, la tendencia muestra que el sistema portuario corre un grave riesgo de colapso si no se acometen reformas para asegurar su competitividad", señalan desde la plataforma. "Tras cinco años de crisis, se han perdido de forma acumulada casi 700 millones de toneladas de tráfico, más de un año completo de actividad. La causa de la caída en los tráficos no se puede atribuir exclusivamente a la crisis económica, sino también a la competencia de otros puertos más competitivos".

Estas mismas fuentes de las concesionarias aseguran que efectivamente hay que invertir en infraestructura, pero no en cualquiera.

Puntulizan que "hay que ser muy selectivo con las inversiones en infraestructuras portuarias. Estamos en una situación de sobredimensionamiento de infraestructuras, con bajos niveles de ocupación y uso. Hay que invertir en las verdaderamente necesarias, las que aportan un plus de competitividad al sistema portuario. Y aquí no se trata de ampliar y hacer más, sino de modernizar y hacer competitivo lo que hay. Hay que invertir en todo lo que suponga abaratar el coste de funcionamiento de las infraestructuras portuarias para competir de verdad con las nuevas instalaciones portuarias que se están creando en zonas muy sensibles para el sistema portuario español como el sur del Mediterráneo".