



“Presentaremos un proyecto al fondo Puertos 4.0 para una herramienta que evite las aglomeraciones en hora punta”

La Asociación de Empresas Estibadoras (Anesco) ha celebrado en Madrid su asamblea general. En ella, se ha realizado un balance de las acciones desarrolladas durante el primer semestre de 2019 y se han planteado las actuaciones para los próximos meses. El secretario general de la patronal de la estiba, Pedro García, aborda en este entrevista diversos de los puntos tratados en la asamblea, entre otras cuestiones que afectan al sector de la estiba en España, como las colas de camiones en las terminales, para lo que la asociación está dispuesta a plantear soluciones a los transportistas, si bien, debe ser “el transporte terrestre el que tiene que proponerlas y buscarlas”.

¿Cuáles han sido los principales asuntos tratados en la asamblea?

En primer lugar, hemos tratado la imperativa necesidad de la negociación colectiva para la mejora de la competitividad de los puertos. Desde Anesco pretendemos que haya más flexibilidad de la organización del trabajo, así como una mayor capacidad de dirección. En segundo lugar, hemos hecho un balance de los primeros seis meses del año. Durante este semestre, nos hemos dedicado a organizar varias jornadas divulgativas de temas de interés, tenemos una mayor presencia en los medios de comunicación, y nos hemos incluido de forma activa en CEOE, en el Clúster Marítimo y en UNO. La última parte de la asamblea se ha centrado en orientar las líneas de lo que nos queda de año y a fijar prioridades, que son la negociación colectiva, las tasas portuarias e intentar mejorar en lo que podamos la competitividad de la cadena logística.

¿Cómo valora la situación de la estiba en España y cuáles son los principales obstáculos a salvar en la negociación colectiva?

La situación de estiba actual en España es positiva, pero tenemos que mejorar en competitividad, especialmente en cuanto a la flexibilidad de los trabajadores. Además, el sector público tiene que poner su granito de arena rebajando tasas portuarias. Respecto a la negociación colectiva, está constituida la mesa de negociación del V Acuerdo Sectorial Estatal de la Estiba. Soy optimista y estoy convencido de que será posible llegar a un acuerdo antes de que acabe el año.

Anesco ha lamentado en reiteradas ocasiones la situación de las tasas portuarias. ¿Cuál es la respuesta desde Puertos del Estado a sus posiciones?

No ha habido respuesta hasta el momento. Hemos pedido que se lleve a cabo un estudio sobre las tasas portuarias para ver cómo influyen en la competitividad. El actual presidente de Puertos del Estado es receptivo y va a estudiar el asunto. Nosotros lo que venimos demandando es una disminución de la tasa de ocupación, porque entendemos que no tiene sentido que exista un fondo de maniobra de prácticamente 1.800 millones de euros o 250 millones de euros de beneficio para cada

ejercicio. Se supone que la autofinanciación del sistema, que creemos que es muy positiva, lleva a que la inversión y los gastos sean coherentes con las tasas. Por ello, es esencial bajar la presión fiscal. En España, tenemos un modelo con elementos muy positivos, como la autosuficiencia de todo el sistema que permite que no incida en los Presupuestos del Estado. Sin embargo, debemos mejorarlo para que cuadre con las especificidades de recursos y no se produzca un excedente de dinero sin aplicación. A modo de ejemplo, los aeropuertos o las carreteras disponen de un modelo de financiación diferente, ¿por qué debemos gravar la carga marítima respecto a otros modos de transporte?

¿Es partidaria Anesco de un modelo de gobernanza que amplíe la autonomía y la capacidad de gestión de las autoridades portuarias?

Hemos presentado ideas, queremos participar muy activamente en la definición del nuevo marco estratégico de los puertos. Incidimos en que Puertos del Estado genere un mayor valor a todo el sistema, permitiendo que los puertos sean más competitivos y ágiles.

¿Cómo se solucionan las colas de camiones en las terminales, que tantas quejas producen en los transportistas portuarios?

Dependerá de los casos y de cada terminal. Al final, el sector del transporte terrestre es el que tiene que proponer y buscar soluciones. Desde Anesco vamos a presentar un proyecto al fondo Puertos 4.0 para el desarrollo de una herramienta que facilite la toma de decisión individual de transporte terrestre para evitar grandes aglomeraciones en la hora punta. Este proyecto está enfocado a la mejora de la logística, y aunque no sea responsabilidad de las terminales, creemos que es bueno para el sistema desarrollar una aplicación informática que dé información en tiempo real a quien quiera acceder a una terminal, qué previsiones de acceso, qué congestión se va a encontrar, etc.



¿Cómo cree que afecta el protagonismo de ciertos conglomerados marítimo-portuarios a los puertos españoles y su actividad?

Hay que pensar en cómo es el negocio de la estiba. Necesita grandes inversiones inmovilizadas mucho tiempo, con una rentabilidad muy baja y cada vez más decreciente, y con gran competencia entre los distintos puertos. Debido a ello, se han producido dos fenómenos económicos: por un lado, una consolidación de grandes grupos empresariales, que nos lleva a ser más competitivos y más eficientes, y, por otro, una integración vertical en toda la cadena logística.

La mayor parte de las terminales portuarias en España han evitado hasta ahora adoptar una figura como la del Operador Económico Autorizado (OEA).

¿Por qué?

Eso está cambiando, muchas terminales están en trámite para conseguir dicha certificación. Creo que sí ha habido un cambio, sobre todo con el Código Aduanero de la Unión (CAU), ya que muchas terminales piensan que la figura óptima y recomendada por la Agencia Tributaria es el OEA. Pero estamos en un momento de transición en el que la propia Administración debe ir resolviendo las renovaciones de autorizaciones y al mismo tiempo del OEA.

¿Contamos con un sistema portuario equilibrado o existen demasiados puertos que acaban compitiendo entre sí en vez de colaborar para competir con otros?

Es conocido que en España tenemos más puertos de interés general de lo que es habitual en otros países. Ahora bien, creo que el mercado tiene que funcionar solo y cada autoridad portuaria debe defender su cuenta de resultado individualmente.

¿Qué es para Anesco una política adecuada de inversiones portuarias y cómo se concreta una mayor participación de los operadores en la toma de decisiones de las mismas?

Se basa en buscar el criterio de rentabilidad antes de tomar las decisiones de inversión. Esas decisiones podrán tomarse de forma más acertada involucrando al sector privado. Por ejemplo, una propuesta sería que en las relaciones de los planes de empresa o de inversión se recaben opiniones e ideas de operadores del sector y demás actores implicados. Ahora no se está haciendo así. Cada autoridad portuaria negocia con Puertos del Estado y se consolidan los Presupuestos Generales del Estado. Es muy difícil participar en ese proceso, lo cual no tiene sentido porque se está sufragando con tasas portuarias. Es necesario encontrar un mecanismo en el que se pueda participar a priori y velar por los intereses privados y públicos, que están en la misma línea.

¿Quién debe liderar la formación en el sector de la estiba en una etapa como la actual marcada por los cambios profundos derivados de la digitalización y automatización?

Estamos en un escenario en el que el propio mercado debe permitir que afloren tantos centros de formación como sea posible, y que cada uno lidere su propia iniciativa. No creo que necesitemos a nadie que lidere el cómo se forma todo el colectivo, sino que, quien entienda que tiene una ventaja competitiva que monte su sistema. De esta forma, proliferarán distintos sistemas en todos los puertos.

¿Cómo se relaciona Anesco con el resto de patronales del sector de la Unión Europea?

Estamos empezando a entrar con más peso. Formamos parte de la federación europea de operadores portuarios privados, Feport, en la cual somos socios y en la que represento a Anesco en el comité ejecutivo. Sin embargo, es verdad que hay un gran campo de mejora. Nuestro objetivo para los próximos años es lograr una mayor presencia en Bruselas.