



El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, comparece ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados

## Tenemos que seguir ganando competitividad para recuperar tráficos

- El resultado del ejercicio, 269 M€, un 22% más que el año anterior.

18-02-2014 (Ministerio de Fomento). El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, ha comparecido hoy ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para hacer balance de los resultados del ejercicio de 2013 del sistema portuario estatal y la previsión de actuaciones para la mejora de su competitividad. Al inicio de su intervención, Llorca ha definido la situación general del sistema portuario español, basada en el modelo de autosuficiencia económica y en un marco de autonomía de gestión que garantiza la eficiencia en la gestión y posibilita la competencia interportuaria. Asimismo, ha destacado la rentabilidad de los puertos que han concluido el ejercicio con una posición saneada y solvente, tras alcanzar el 2,34%, muy próximo al objetivo del 2,5% previsto en la Ley de Puertos.

Respecto a los tráficos portuarios, 2013 se cerró con un descenso del 3,45% y 458,5 millones de toneladas, a pesar del fuerte incremento de las exportaciones por vía marítima del 6,6%. En términos interanuales el tráfico tocó fondo en octubre con una caída del 4,4%, a partir de ese mes la senda de los tráficos volvió a ascender.

De los 16,5 millones de toneladas perdidas, casi la mitad, 8,2 millones, fueron graneles sólidos, con una reducción del 11,5%, debido a la situación coyuntural del buen año hídrico y agrícola, al gran acopio que hubo en 2012 de carbón debido a los cambios de fiscalidad de los productos energéticos en 2013 y a los incentivos al carbón nacional que redujeron las importaciones de este producto.

Las pérdidas fundamentales se han debido a las mercancías en tránsito y especialmente a las de contenedores que han dado lugar a una pérdida de 8.6 Mt y 400.000 TEU's.

Mención especial merecen los tráficos ro-ro asociados fundamentalmente al transporte marítimo de corta distancia y a las autopistas del mar. Estos



tráficos están creciendo de forma continuada (2.5% en 2012 y prácticamente un 4% en 2014) (1.7 Mt), lo que demuestra la progresiva consolidación de la intermodalidad marítimo-terrestre especialmente en las autopistas del mar en el Cantábrico y en Mediterráneo, así como en el Estrecho de Gibraltar.

En cuanto a pasajeros, el crecimiento ha sido del 7.10% alcanzando 28.7 millones de pasajeros, de los cuales casi 7.7 son cruceristas (1.33% más que 2012, recuperándose la senda positiva de crecimiento para este tipo de tráfico para el desarrollo turístico de nuestro país).

– 1.028 M€ DE CIFRA DE NEGOCIOS Y 269 M€ DE RESULTADO DEL EJERCICIO

El cierre provisional de los estados financieros muestra una cifra de negocios de aproximadamente 1.028 millones de euros; el EBITDA agregado se ha incrementado un 2,6%, superando los 574 M€, consiguiendo que el resultado del ejercicio ascienda a 269 M€, un 22% más que el año anterior. Los recursos procedentes de las operaciones ascendieron a 536 M€, con un incremento del 4.3% sobre el cash flow de 2012 y superando en casi un 20% el presupuesto. Además, se ha conseguido reducir el endeudamiento acumulado hasta los 2.450 M€, reduciéndose en dos años en más de 140 M€.

Según Llorca, estos resultados han sido posibles gracias, fundamentalmente, a la reducción de los gastos de explotación que han sido un 6% inferiores a los de 2012, a la racionalización de las inversiones públicas, que se redujeron un 38%, situándose en 449 M€ y, sobre todo, al incremento de la inversión de la iniciativa privada que ascendió a 573 M€, situando el ratio de Inversión Privada sobre Inversión Pública en 1,4 puntos.

En conclusión, ha dicho Llorca, el sistema portuario sigue presentando al finalizar el año 2013 una equilibrada situación financiera. La estructura financiera se mantiene sin grandes cambios, con un fuerte predominio del activo no corriente respecto del total de activos y con una elevada cobertura de dichos activos por recursos propios. Si consideramos las subvenciones, donaciones y legados recibidos, el total de recursos no retornables, es decir el patrimonio neto, asciende a 11.063 M€, financiando el 86,8% del activo. Si a ello añadimos el hecho de que la generación anual de cash flow fue de 536 M€ (menos de un quinto de la deuda total), podemos concluir que el sistema portuario de titularidad estatal en 2013 se encuentra en una situación saneada y solvente.



– "TENEMOS QUE GANAR EN COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA"

Según el presidente de Puertos del Estado, si no se hubiera producido el enorme crecimiento de las exportaciones por vía marítima (del orden del 21% en 2012 y del 7% en 2013), fruto del importante aumento de la competitividad de la economía española y, consiguientemente del comercio exterior, la caída de los tráficos hubiera sido mucho más acusada.

Si descontamos el efecto puramente coyuntural del descenso de los graneles sólidos (-9%), la caída de los tráficos portuarios se debe fundamentalmente a la progresiva pérdida de los tráficos de tránsito, que tanta importancia han estado teniendo y deben seguir teniendo para mantener la conectividad de nuestros puertos (su interoceanidad), el aumento de líneas marítimas que recalán en España y el mantenimiento del empleo en el sector de la estiba. En definitiva, el papel de los puertos españoles en el tránsito marítimo significa mantenerlos como parte de la organización logística del transporte marítimo internacional al servicio del comercio internacional y a nuestro país con posibilidades de desarrollar una industria logística, industrial y de servicios asociada a este tipo de tráficos. Y todos estamos de acuerdo que la logística está llamada a jugar un papel determinante en el cambio de modelo de nuestra economía en el periodo post crisis.

No podemos permitirnos que una parte muy importante de nuestros tráficos portuarios (25% de los tráficos totales, 44% de la mercancía general, 61% de la mercancía en contenedores) se pierda irreversiblemente. La caída de la mercancía en contenedores en tránsito durante 2013 ha sido del orden del 8%, cantidad más que significativa como para ser una llamada de atención que debe ser tomada en consideración.

La solución no es otra que ganar competitividad. Ganar competitividad es importante para consolidar e incrementar este tipo de tráfico pero también para los otros tráficos con el objeto de coadyuvar al desarrollo de la industria nacional por la vía de reducir sus costes logísticos. Y ganar competitividad en puertos significa reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad; es decir en productividad. Y eso significa que todos los agentes de la comunidad portuaria deben ser consciente de este reto y colaborar activamente para conseguirlo. No podemos mirar para otro lado, pensando que son los otros los que deben bajar costes o ganar en eficiencia.



Según el Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios, las tarifas que se pagan por nuestros servicios portuarios, incluyendo los técnico-náuticos, son más altas que las de los puertos competidores.

Desde Puertos del Estado, desde el Ministerio de Fomento, somos conscientes de que hay que trabajar en este sentido y hemos tomado la decisión política de reducir los costes por utilización de las infraestructuras y los suelos portuarios para empujar este proceso. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y de la Ley de Deuda Comercial del Estado, recientemente aprobadas por el Parlamento, se han reducido las tasas portuarias: un 5% las tasas de utilización y un 7.5% las correspondientes al tráfico marítimo de corta distancia; un 8.5% las tasas de ocupación; y un 33% la tasa de la mercancía para los tráficos ferroportuarios, entre otras medidas.

También estamos trabajando en el seno del Gobierno para encontrar fórmulas adecuadas, no discriminativas, transparentes y conforme a derecho que permitan aumentar el plazo máximo de las nuevas concesiones hasta 50 años y poder ampliar las existentes a cambio de reducir las tarifas máximas incluidas en los títulos concesionales, con objeto de reducir costes para los usuarios, ganar globalmente en competitividad y equipararnos a las condiciones concesionales de los grandes puertos europeos.

Y queremos continuar esta política en la medida que el respeto al principio de autosuficiencia económico-financiera de las Autoridades Portuarias lo permita.

También estamos trabajando en el ámbito de la eficiencia. Quisiera destacar a estos efectos, ha dicho Llorca, los acuerdos que estamos alcanzado con los organismos públicos involucrados en las actividades de control en el ámbito portuario (Dirección General de la Marina Mercante) y de los servicios de inspección en frontera (Aduanas, Sanidad Exterior, Sanidad Animal y Vegetal, SOIVRE, etc.) para incrementar la eficiencia de los Puntos de Inspección Fronteriza (PIF), así como para la colaboración activa en el diseño de la ventanilla única aduanera impulsada por la el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria. Asimismo estamos impulsando la simplificación administrativa y la armonización europea de los trámites ligados a la escala de buques en los puertos españoles, desarrollando un nuevo sistema de cumplimentación (ventanilla única marítimo-portuaria)



# Nota de prensa

Pero este esfuerzo por parte de la Administración Pública no es suficiente, debe ser seguido por el sector privado que desarrolla su actividad en los puertos y que, en general, es responsable del 80% del coste del paso de la mercancía por el puerto. No podemos seguir con presiones tarifarias y de los distintos componentes de los costes al alza. Así deben entenderlo tanto los sectores empresariales como sindicales. Debemos impulsar los cambios necesarios, trabajando desde y para el acuerdo en beneficio del interés general.