

F. Toledo: “Los puertos deben competir, pero a veces la mejor manera de disputar es colaborar”

POR

SERGIO SOLER SOLAZ

Licenciado y doctor en Matemáticas por la Universidad de Valencia, Francisco Toledo dirige desde enero del 2023 la Cátedra Smart Ports, una iniciativa creada por la Universitat Jaume I de Castellón y la Autoridad Portuaria de Castellón (APC).

En su entrevista con El Canal Marítimo y Logístico, el que fuera presidente de Puertos del Estado (2020-2021) ha explicado la puesta en marcha de un proyecto que gira en torno al concepto de puertos inteligentes. Además, Toledo también ha desgranado algunas de sus experiencias al frente del organismo público y del puerto de Castellón, Autoridad Portuaria que dirigió durante cinco años (2015-2020).

Francisco Toledo, ex presidente de Puertos del Estado y de la Autoridad Portuaria de Castellón, durante su entrevista con El Canal

¿Cómo han sido los inicios de la Cátedra Smart Ports?

El 2023 ha sido el año de su puesta en marcha. Lo primero fue contratar a una persona para llevar la comunicación, para la que recibimos hasta 34 solicitudes. Poner a funcionar la Cátedra nos ha llevado varios meses, principalmente por los trámites que hay que realizar en la Administración.

A partir de junio es cuando la Cátedra empezó a funcionar, y desde entonces, hemos trabajado en varias líneas. Una primera ha sido crear una página web, que sirva de referencia en el ámbito de los puertos inteligentes y con información que se va actualizando constantemente. Además, hemos creado un perfil en LinkedIn, contamos con perfil en X (Twitter), con un canal propio en Youtube y una lista de difusión en la que vamos contando novedades.

Luego hicimos en Castellón [una jornada sobre puertos inteligentes](#), en la que contamos con la participación de Puertos del Estado y presentamos 9 proyectos que se han adjudicado en la última convocatoria de Puertos 4.0. También hemos convocado unos [premios para trabajos relacionados con los puertos inteligentes](#), y que para ser una primera convocatoria han tenido mucho éxito.

¿Qué proyectos tenéis para el 2024?

Vamos a continuar con todo lo que hemos empezado. Convocaremos de nuevo los premios, y tenemos pensado hacer otra jornada similar a la que celebramos el año pasado.

También vamos a lanzar un *Think Thank*, en el que varias autoridades portuarias ya nos han confirmado que estarán. Se trata de un grupo de trabajo que se reunirá periódicamente para tratar temas relacionados con los puertos inteligentes, y que estará formado por la Cátedra y por los puertos que decidan incorporarse.

La idea es crear ese grupo para que se comparta el conocimiento y para que puedan planificarse las cosas de una manera más colaborativa. En definitiva, un foro de intercambio de información, en el que salgan nuevas ideas y que sirva de empuje para conseguir puertos más inteligentes.

¿Castellón acogerá de nuevo las jornadas?

La comisión mixta se tiene que reunir y será quien valore donde se celebran finalmente estas jornadas. No descartamos hacerla en otro sitio diferente a Castellón, de hecho, a mí me gustaría que este año fuera en otro lugar, que cada año fuera en un sitio.

La competitividad de los puertos se va a jugar en la liga digital, no en las infraestructuras

Hablando de transformación digital. ¿Los puertos españoles van en la buena dirección?

Lo positivo es que todos los puertos están involucrados. Todos están con sus proyectos de transformación, adjudicados y desarrollados, y eso es una realidad. La competitividad de los puertos se va a jugar en la liga digital, no en las infraestructuras.

Pero es innegable que va más despacio de lo que debería ir, en parte, porque es un tema excesivamente complejo que involucra a todos los ámbitos de actividad de los puertos. No es una tarea simple.

¿Debería haber más colaboración entre los puertos?

Sí, creo que en estos temas debería haber más colaboración. Cuando era presidente de Puertos del Estado, lanzamos la idea de que era necesario, en materia de ciberseguridad, coordinarnos de una manera global. Planteamos un proyecto conjunto y se adhirieron todas las autoridades portuarias, eso es un ejemplo de colaboración.

Los puertos están en competencia y tienen que estar en competencia, pero a veces la mejor manera de competir es colaborar. En cuestiones que facilitan el desarrollo del negocio, compartir conocimiento y colaborar te hace más fuerte. Ese es precisamente el objetivo de la Cátedra, facilitar esa colaboración.

¿Qué le parece el Proyecto Octopus del puerto de Castellón?

Octopus era una idea que ahora está cogiendo forma. Lo que se va a hacer es rellenar la lámina de agua que falta dentro del [plan de desarrollo del puerto](#). Creo que es algo que el puerto de Castellón tiene que hacer.

El actual presidente le está dando forma a Octopus, de hecho, ya se está en la adjudicación de la mota de cierre, para la que se han presentado dos empresas.

¿Y el proyecto de ampliación del puerto de Valencia?

Cuando entré como presidente de Puertos del Estado me encontré una sorpresa. Para emitir declaraciones medioambientales en España, el órgano sustantivo era en unos sitios Puertos del Estado y en otros las autoridades portuarias.

Esto no era comprensible desde el punto de vista jurídico. No podía ser que, para aprobar un proyecto, en unos casos fuera un órgano el competente y en otros fuera otro. Esta situación provocaba una debilidad, lo estudiamos, y vimos que la solución pasaba porque en este tipo de proyectos [las autoridades portuarias fueran el órgano sustantivo](#), ya que son las que aprueban el proyecto.

En el caso de la Autoridad Portuaria de Valencia, el órgano sustantivo era Puertos del Estado. Cambiamos eso en plena pandemia, dando seguridad jurídica al proyecto, de manera que quedaba en manos del puerto de Valencia tirar adelante con el proyecto de ampliación.

¿Cómo se vivió la pandemia desde Puertos del Estado?

Me incorporé el 4 de marzo a Puertos del Estado y el 14 de marzo se decretó el estado de alarma. Fue tremendo, porque los puertos tuvieron que seguir funcionando en unas condiciones que no eran las idóneas.

No se tenían los medios de protección necesarios, no se estaba preparado para hacer frente a esa situación y además había mucho miedo. Por ello, seguir funcionando fue un desafío importante, porque además había puertos que querían parar.

Los cruceros por ejemplo no entraban si no tenían una autorización expresa para cada puerto, y al final, conseguimos que entraran todos. Las propias navieras nos dijeron que España fue el país en el que mejor se gestionó la pandemia en este sentido. También estuvo el desafío de traer 8 millones de mascarillas.

¿Cómo fueron esas gestiones?

Fueron una odisea. Una de las veces incluso fueron dos aviones a China a traer dos millones de mascarillas y, a pesar de que ya estaban preparadas, cuando llegaron allí no se las pudieron traer, porque la legislación china había cambiado.

Aunque en principio solo se pudieron traer 200.000, al final conseguimos esas mascarillas para que [se repartieran por todo el sistema portuario](#). Fue una época de muchas horas de trabajo e innumerables gestiones.

¿Qué aportó la pandemia desde el punto de vista de la logística?

La pandemia sirvió para tomar conciencia, al menos, de la importancia del sistema portuario. Si se para el sistema, se desabastecen los hogares, la industria no tiene las materias primas para funcionar y la economía se para.

Francisco Toledo,
expresidente de Puertos del Estado

El paso por el puerto de Castellón y por Puertos del Estado me permitió conocer el sector. Conocerlo es quererlo, por eso he creado la Cátedra Smart Ports

¿Qué le aportó personalmente su paso por Puertos del Estado?

El paso por el puerto de Castellón y por Puertos del Estado me permitió conocer el sector. Conocerlo es quererlo, por eso he creado la Cátedra Smart Ports. Es un sector muy vocacional, algo que no pasa en otros ámbitos.

Ambas etapas han sido muy importantes para mí. He conocido a mucha gente que vale la pena, y la vivencia de estar en contacto con los sectores empresariales y productivos es única, incluso el conocimiento del sector adquirido ha sido clave para escribir [mi primera novela](#).

Trabaja ahora para la Universitat Jaume I de Castellón

Ahora soy catedrático de la Universitat Jaume I de Ciencias de la Computación e Inteligencia Artificial (IA). La IA es un concepto que va a transformar profundamente la sociedad, al estilo de lo que sucedió con otras revoluciones industriales.

Con la Cátedra busqué unir dos ámbitos en los que sé algo, que son la IA y los puertos.

El año pasado publicó su primera novela, *La estrella de ébano*

La protagonista es una capitana de Salvamento Marítimo, que en su primera singladura como capitana se encuentra a cinco jóvenes ahogadas en el Mediterráneo.

La novela es un canto a la amistad y a la perseverancia, dos cosas claves para alcanzar los objetivos que quieres, y el hilo conductor es el sector marítimo.

¿La logística está por tanto presente en la novela?

La novela está ambientada en el mar. Entre sus escenarios, está el puerto de Rotterdam y el de Castellón, que es uno de los puertos españoles donde tiene sede Sasemar.

Un día llegaron al puerto de Castellón siete polizones nigerianos. A partir de ahí, me enteré de todo el mecanismo de repatriación, que en este caso era bastante complejo al no haber vuelo directo con Nigeria, y esa fue la idea con la que empecé a escribir la novela.

¿Ha sido gratificante?

Me costó nueve meses, desde que empecé a escribir hasta que la inscribí en el registro. El proceso ha sido muy gratificante, además, conseguí que lo publicara la editorial Grijalbo, algo poco habitual, ya que las grandes editoriales no suelen publicar a los escritores noveles.

¿Tiene pensado escribir otra novela o una segunda parte de *La estrella de ébano*?

En septiembre sale mi segunda novela. Está basada en una distopía sobre dónde nos lleva el mundo actual, con el campo de las tecnologías y con la facilidad con la que les cedemos los datos.

Luego estoy inscribiendo la segunda parte de ***La estrella de ébano***, porque ha tenido éxito y ya me lo han pedido muchos lectores. En la primera parte dejé muchos temas sueltos, así que seguiremos en el mar...