

La encrucijada de PortCastelló

En lo que va de año, es el tercer puerto de la geografía española que más toneladas ha perdido

FRANCISCO
Toledo*



Esta ha sido la primera semana de **Rubén Ibáñez** como presidente de PortCastelló. Desde que fue nombrado me puse a su disposición para ayudar en lo que considere útil con mi doble experiencia de haber presidido nuestro puerto y también Puertos del Estado. Tras la primera reunión con él salí convencido de que ha cogido el pulso del puerto rápidamente y de que está ilusionado con su nuevo cometido. No me cabe duda de que no será un presidente que se limite a firmar y gestionar la inercia, sino un presidente ejecutivo que se involucrará en la resolución de los problemas, que construirá sobre lo que ha recibido y que no dudará en cambiar las cosas que hagan falta para mejorar.

Rubén sabe que PortCastelló se encuentra en un momento complicado y que el futuro del puerto depende de cómo se gestione en los próximos años. Tiene muchas cosas a favor para salir reforzado y mejorar su posición competitiva respecto a otros puertos. Por nombrar unas cuantas: la construcción del nuevo acceso ferroviario con la estación intermodal, la buena situación financiera que le permite acometer un ambicioso plan de inversiones, proyectos de integración puerto-ciudad que pueden ser muy atractivos para mejorar la sostenibilidad del puerto y del Grao, la reciente fusión de las dos terminales de contenedores en una única, el desarrollo del puerto con el proyecto Octopus y el de Parc Castelló que atraerán actividad económica y empleo. Pero también tiene nubarrones en el horizonte como demuestran las caídas de tráficos que le han hecho retroceder en los rankings de tráfico portuario en España: en el global de toneladas movidas PortCastelló ha pasado de la posición 9 a la 10; en grane-

les sólidos de la posición 2 a la 4; en contenedores de la posición 7 a la 12; en mercancía general de la posición 9 a la 17. Respecto a cruceros, este año PortCastelló es uno de los tres puertos españoles que no han registrado ningún crucerista, cuando el incremento global de cruceristas supera el 75%. En lo que va de año, PortCastelló es el tercer puerto que más toneladas ha perdido con el agravante de que los dos que han perdido más en valor absoluto, Barcelona y Valencia, han perdido mucho menos en valor relativo (11% y 8%, respectivamente, frente al 21% perdido por PortCastelló).

No puede achacarse ese retroceso a los efectos de la guerra de Ucrania, puesto que eso afecta a todos y no haría retroceder en los rankings ya que todos pierden. La diferencia es que el global del sistema portuario español ha perdido, en lo que va de año, un 4% de toneladas mientras que nuestro puerto ha perdido un 21%. Puede simplificarse el diagnóstico con que ese retroceso es consecuencia de la caída de actividad del sector cerámico, dada la importancia que tiene en PortCastelló, y sin duda tiene una notable incidencia, pero no es la única causa (si lo fuera no habría desaparecido el tráfico de cruceros ni habría caído tanto la mercancía general que nada tienen que ver con el sector cerámico). El retroceso de PortCastelló se debe a muchas otras causas como la falta de competitividad de la estiba; las grandes demoras para entrar a puerto, a veces de varios días; el bloqueo de dos muelles desde hace varios años sin que se haya dado una solución diligente para resolver las obras necesarias o trasladar el buque que quedó retenido por orden judicial; el que una de las dos terminales de contene-

Los puertos están en permanente competencia y las mercancías van a los que mejores condiciones ofrecen

dores estuviera trabajando por irse en vez de por traer más tráfico; la falta de una decidida apuesta comercial para atraer tráficos de nuevos nichos de mercado; o el falso convencimiento de que el futuro del puerto no pasaba por incrementar tráficos sino por ubicar industrias en su suelo aunque no aportaran tráficos relevantes (cosa que tampoco se ha conseguido). Todo ello ha hecho que mercancías que antes venían a PortCastelló se deriven a otros puertos, que inversiones que estaba previsto hacerse aquí hayan acabado en la competencia, y que no se hayan atraído nuevos tráficos.

LO QUE PASA en PortCastelló no es nuevo en el panorama portuario nacional e internacional. Los puertos están en permanente competencia y las mercancías se dirigen a los que mejores condiciones ofrecen. Para ejemplos el puerto italiano de Gioia Tauro que era líder en tráfico de contenedores en el Mediterráneo y pasó a la irrelevancia más absoluta o el de Tanger Med, inexistente hace unos años y que ahora ha superado al de Valencia y es el líder del Mediterráneo. Por tanto, la lección está clara: no hay que pensar que hay tráficos que nunca se irán del puerto y hay que mejorar la competitividad del puerto permanentemente porque la carrera por atraer tráficos empieza cada día.

Rubén asume la presidencia del puerto con grandes retos para mejorar su competitividad, con proyectos en marcha y fondos económicos que la impulsarán, y con la necesidad de tomar decisiones valientes que cambien el rumbo alarmante de descenso. En eso no estará solo porque la comunidad portuaria es luchadora y sabe hacer piña para remar en la misma dirección, pero esa dirección ha de estar clara, consensuada y se han de facilitar las cosas a las empresas que quieran trabajar en nuevas oportunidades, y de eso, afortunadamente, está convencido el nuevo presidente de PortCastelló. ≡

***Catedrático de Ciencias de la Computación e Inteligencia Artificial en la UJI**