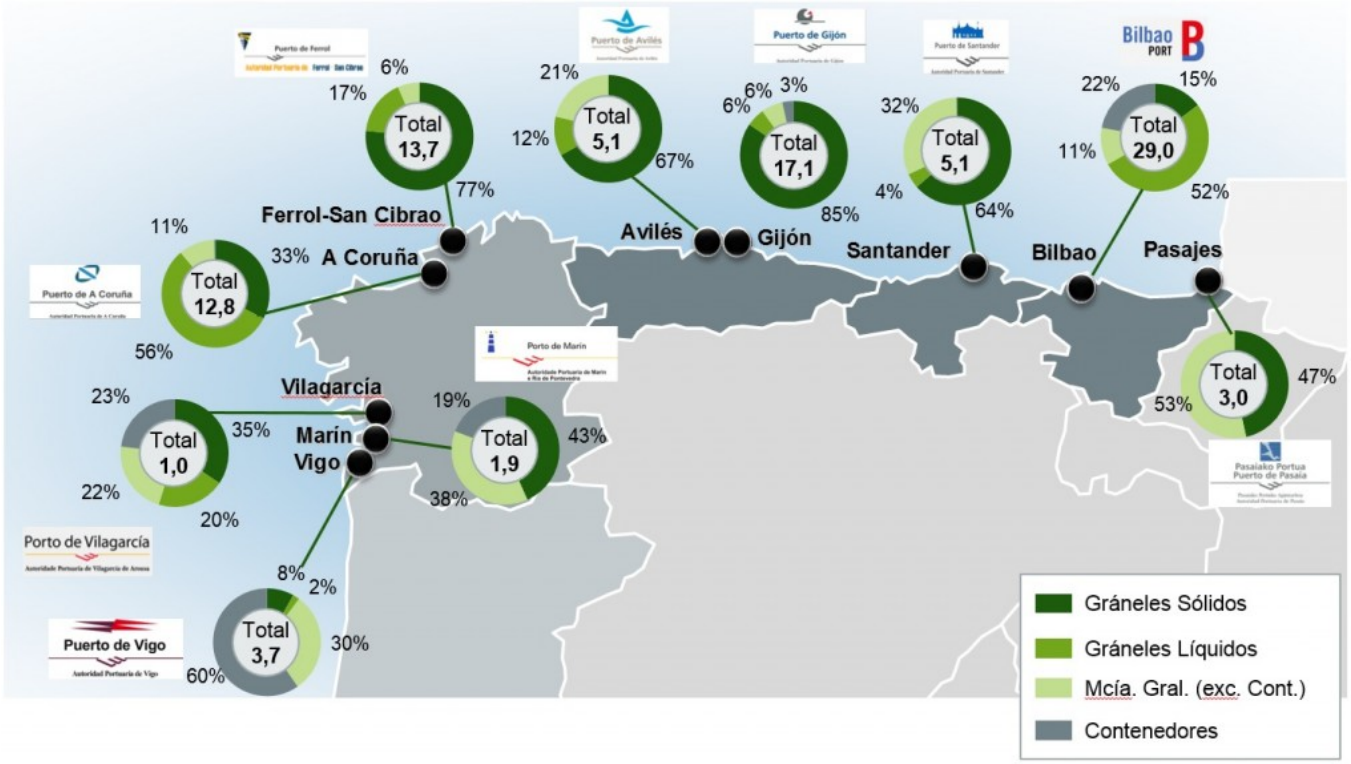
El desarrollo de un puerto, en gran medida, es el espejo del progreso de su entorno: la demanda de mercancías en el hinterland del puerto evoluciona en paralelo a su grado de industrialización y su capacidad de consumo. Los grandes operadores portuarios planifican sus inversiones en puertos cuyo hinterland presenta una gran expansión industrial, demográfica y además cuenta con estabilidad política. Consecuentemente, no es sólo necesario que un puerto ofrezca buenas instalaciones y oportunidades logísticas al inversor privado, también es fundamental que el entorno, Santander y por extensión el resto de Cantabria, progresen en términos económicos.

Por lo tanto, para conocer las posibilidades de un Puerto hay que analizar cómo es el área a la que presta servicio, esto es, su “hinterland”. Este análisis no es demasiado optimista, Cantabria cuenta con poco más de medio millón de habitantes y Castilla-León no tiene un grado de desarrollo industrial demasiado elevado. En definitiva, el Puerto de Santander presta servicios en un hinterland muy amplio geográficamente, pero con menor atracción y generación de cargas que las regiones vecinas, Asturias y País Vasco, donde no hay muchas posibilidades de competir porque cuentan con sus propios puertos. Y lo que todavía lo pone más difícil: los puertos de Avilés, Bilbao y Gijón compiten con el de Santander por los tráficos de Castilla y León.



Tráfico de mercancías en los puertos de interés general en la fachada Atlántica/Cantábrica de España. (Fuente: Plan de acción comercial 2014-2015 del Puerto de Santander, ALG para Autoridad Portuaria de Santander)

En ocasiones, las dificultades suponen un acicate para la superación, y esto es lo que ha hecho y tiene que seguir haciendo el Puerto de Santander: incrementar su competitividad a través de la especialización y así, aumentar su radio de acción. Santander tiene un hinterland “cautivo” de poco más de medio millón de habitantes y “ha cautivado” un hinterland de 1 millón de habitantes más en Castilla-León, gracias al transporte por ferrocarril, muy competitivo para distancias superiores a 200 Km. Mejorando calidad y precio de los servicios portuarios y logísticos, el puerto pretende ampliar el hinterland a un mercado de 10 millones de habitantes, llegando hasta Madrid.

Oportunidades para el Puerto de Santander

A continuación, se realiza un recorrido tanto por algunos tráficos que ya son relevantes, como por otros en los que no ha mostrado todo su potencial, con el fin de descubrir oportunidades y proponer acciones que las materialicen. En concreto, se analizan las dinámicas de los siguientes tráficos o grupos de tráficos:



Graneles sólidos
- Siderurgia
- Carbón
- Agroalimentarios

Vehículos





Contenedores

Cruceros





Pasajeros en línea regular

Tráficos analizados. (Fuente: Elaboración propia)

Graneles sólidos: el 60 % de los tráficos del Puerto

SIDEROMETALÚRGICOS

El Puerto de Santander destaca por los flujos siderometalúrgicos, principalmente importación de mineral de hierro, chatarra y otros graneles siderúrgicos para Global Steel Wire [GSW] y manganeso para Ferroatlántica.

La evolución de estos tráficos, a medio plazo, estará fundamentalmente ligada al comportamiento de sus clientes clave: la evolución de GSW dependerá a su vez de la de sus sectores cliente (principalmente automoción) cuyas perspectivas son de crecimiento; y el tráfico de manganeso de Ferroatlántica estará relacionado con la industria productora del acero, ligada a la recuperación de la demanda interna (construcción y obra civil), a la del automóvil y al comportamiento de las exportaciones.

Dado que la posibilidad de captación de tráficos siderúrgicos de otras plantas del área de influencia más alejada es limitada, ya que su tráfico puede considerarse ligado a sus puertos actuales (Gijón o Bilbao), por el menor coste de transporte terrestre, debe ponerse el foco en el desarrollo de tráficos adicionales de los clientes existentes y la captación de nuevos clientes, tales como Gerdau- Reinosa del hinterland más próximo.

CARBÓN

El carbón proviene principalmente de Rusia para alimentar las plantas de Solvay, Ferroatlántica y la central térmica de Iberdrola en Guardo (Palencia), y se gestiona en la terminal de graneles de Noatum.

Los tráficos de Solvay y Ferroatlántica se pueden considerar cautivos y evolucionarán en función a la producción de sus plantas, que son positivas, por la previsible recuperación general de la economía y de la demanda interna.

Con respecto al carbón térmico, es previsible que se incremente el tráfico de carbón de importación, ya que las perspectivas del sector eléctrico son de aumento la demanda, hay obligación de cierre de minas no viables y se restringen las ayudas al carbón nacional a partir de 2018.

El Puerto de Santander cuenta con la terminal de graneles, explotada por Noatum, dotada con los sistemas de protección medioambiental más avanzados de todos los puertos españoles y con conexiones ferroviarias disponibles (el 94% del tráfico de carbón del puerto se mueve por ferrocarril), que potencia su atractivo para captar nuevos clientes. Cambios de normativa en cuanto a la protección medioambiental en la manipulación del carbón, o la simple exigencia del cumplimiento de la normativa vigente, colocaran a Santander en posición de ventaja con respecto a otros puertos, que no disponen de este tipo de instalaciones.



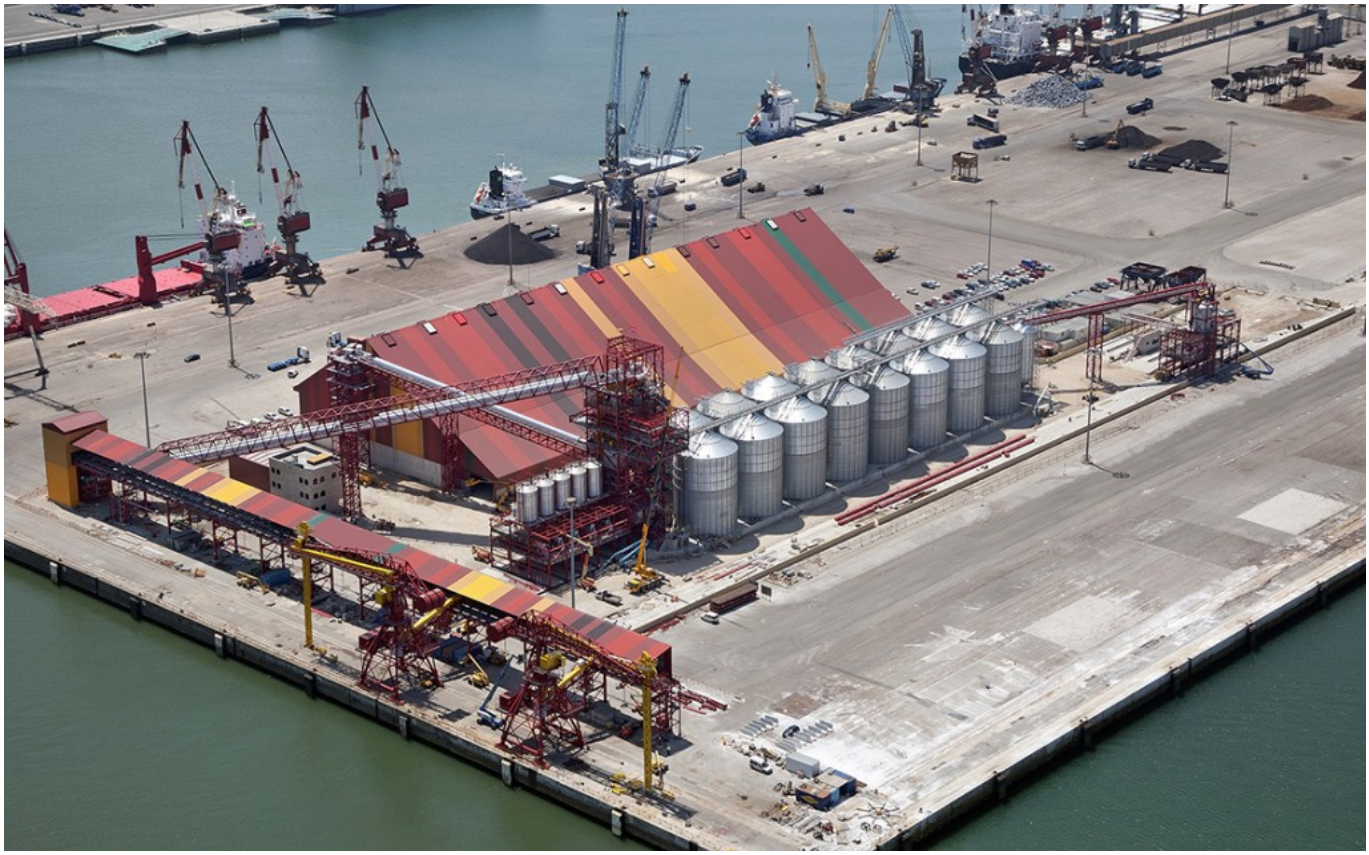
Terminal de graneles sólidos. (Fuente: Autoridad Portuaria de Santander)

AGROALIMENTARIOS

Los productos agroalimentarios representan el 14% del tráfico de graneles sólidos, aunque ha descendido un 40% en 2012-13. La práctica totalidad de los tráficos son de importación, con destino Cantabria y Norte de Castilla-León.

El Puerto de Santander dispone de instalaciones portuarias especializadas, con capacidad disponible, por lo que existe potencial para desarrollar tráficos adicionales en la medida en que se ponga en valor una oferta diferencial, aumente la colaboración entre agentes portuarios y se genere un modelo comercial de mayor atención al cliente y calidad certificada.

Se prevé una evolución positiva general del sector agroalimentario, ligada a la recuperación económica en España: Santander debe aprovecha la oportunidad para captar/recuperar tráficos de cereales y harinas O/D Castilla-León, actualmente gestionados por Gijón, y piensos con receptores en el área de influencia de Santander, movidos por Bilbao.



Terminal graneles agroalimentarios. (Fuente: Autoridad Portuaria de Santander)

Vehículos: la recuperación de la importación

El Puerto de Santander, sin disponer de una fábrica de automóviles en su entorno, es el cuarto puerto de España en tráfico de vehículos. Los cuatro principales clientes suponen el 87% del tráfico total: Renault (Palencia y Valladolid), Volkswagen (Navarra), Ford (Valencia) y Nissan (Ávila).

Según ANFAC, el puerto de Santander es el segundo puerto español con mayor calidad de servicio en el tráfico de vehículos en el año 2013 y ha sido el primero en 2011 y 2012.

Las perspectivas de crecimiento del sector del automóvil son optimistas debido a: la apuesta de los fabricantes de automóviles por la producción de las plantas nacionales, debido la mejora de la productividad y mayor flexibilidad; la recuperación económica a nivel europeo dará lugar a un incremento sostenido de las exportaciones; y el envejecimiento del parque de vehículos nacional, debería dar lugar a una reactivación de las matriculaciones y por tanto a un incremento de las importaciones.

El Puerto de Santander posee activos diferenciales para el tráfico de vehículos: volumen relevante de tráficos (experiencia y reconocimiento sectorial), instalaciones, operadores especializados, reconocido nivel de calidad, localización estratégica, vías de comunicación con las principales plantas de producción de la zona Norte, intermodalidad ferroportuaria y servicios marítimos regulares especializados.

Por todo ello, hay que aprovechar esta doble oportunidad:

- *Exportación.* Captar tráficos adicionales del área de influencia, tales como los flujos de Renault-Valladolid a Gijón, o los de Mercedes-Vitoria a Bilbao y Pasajes.
- *Importación.* Ampliar y fidelizar a la cartera de clientes a través de la especialización y la prestación de más servicios en los PDI’s.

Contenedores: la asignatura pendiente

Aunque en los últimos años ha habido muchos intentos de establecer líneas feeder de contenedores, nunca se ha llegado a lograr, por lo que actualmente el Puerto de Santander no dispone de una oferta consolidada de tráfico de contenedores. El reto será desarrollar todos los elementos clave para este tipo de tráfico: infraestructuras, equipos, operador, navieras, cargadores...

No es fácil, los puertos cercanos tienen capacidad y oferta para este tráfico: el Puerto de Bilbao, a menos de 100 km por autovía de Santander, se ha consolidado

como referente en el Norte, tiene infraestructuras con capacidad para 800.000 TEUs y con posibilidad de crecimiento, su hinterland cubre la Zona Norte, el Valle del Ebro y la Zona Centro en sus flujos con el Norte de Europa y su entorno está muy industrializado.

Aun así, hay que volver a abordarlo; el desarrollo de una oferta de contenedores en el Puerto de Santander, hará más competitivas a las empresas de la región, a las que les supone el traslado de cada contenedor hasta el Bilbao unos 400 €, coste notablemente inferior si el puerto de destino fuese Santander. Para ello, es necesario contar con: instalaciones especializadas y dedicadas, que ya prevé el Plan Director de Infraestructuras; buena conectividad y competitividad del ferrocarril, para captar tráfico de Madrid; concesionarios u operadores con amplia experiencia y con capacidad de acometer inversiones; y navieras que apuesten por establecer líneas regulares feeder, con algún hub del Norte de Europa.

El Puerto de Santander cuenta con elementos diferenciales con puertos competidores: estabilidad de la estiba y del transporte por carretera en el Puerto de Santander, frente a la alta conflictividad de Bilbao; las mayores bonificaciones para contenedores de toda la fachada norte, con el 40 % en la tasa al buque y a la mercancía; coste de los servicios portuarios competitivo; y experiencia en tráficos ferroportuarios.

Cruceros: el Centro Botín, un impulso para incrementar la presencia de Santander en las rutas de cruceros

El Puerto de Santander cuenta en la actualidad con unas instalaciones específicas para el tráfico de pasajeros, y el Plan de Infraestructuras del Puerto, prevé la ampliación del número de puestos de atraque de la estación marítima para la operación de ferries y cruceros. En la actualidad ya existen rutas en la Cornisa Cantábrica, con escala en Santander, operadas por algunos de los principales players del sector.

La ciudad y su zona de influencia poseen un gran atractivo turístico, aunque no suficientemente conocido y reconocido fuera de nuestras fronteras. El Centro Botín y la promoción que se haga del mismo dará un fuerte impulso a la ciudad, que será portada de numerosas publicaciones y querrá ser visitada para conocer el Centro y todos los reclamos que atesora.

El Puerto tiene que liderar acciones conjuntas con otros actores de la Administración y el Sector turístico para impulsar el tráfico de cruceros en el Puerto, ya que se trata de un tráfico con mucha visibilidad para el puerto y en la región.



Crucero llegando al Puerto de Santander. (Fuente: www.eldiariomontanes.es/multimedia/fotos)

Pasajeros: capitalizar el contingente de pasajeros en la ciudad y en la región

En la actualidad existe una oferta consolidada y competitiva de servicios regulares de pasajeros, con cinco escalas semanales y conexiones a diferentes puertos del Sur de Inglaterra, con una estación marítima situada en el centro de la ciudad, con una inercia histórica de sus clientes y con buenas conexiones terrestres.

Pero todavía existe la oportunidad de seguir desarrollando esta oferta diferencial en el Puerto de Santander mediante: la fidelización del principal cliente (Brittany Ferries); la diversificación del peso relativo de las navieras que operan (Britanny/ LD Lines) para mejorar la oferta y la posición negociadora de la Autoridad Portuaria; el potencial de captación de tráfico de Puertos competidores con líneas similares, como el Puerto de Bilbao; y la posibilidad de establecer nuevas rutas con Francia, como la línea Gijón-St. Nazaire. Y además aprovechar la apuesta de las autoridades europeas en la búsqueda de alternativas al transporte por carretera, como las Autopistas del Mar.

Estos son los retos del Puerto, pero la ciudad y la región aún tiene que cautivar a estos más de 200.000 pasajeros que cada año la cruzan.



Terminal de pasajeros del Puerto de Santander. (Fuente: Autoridad Portuaria de Santander)

Referencias

Autoridad Portuaria de Santander (2010), *Plan estratégico del Puerto de Santander,* Autoridad Portuaria de Santander, Santander.

Autoridad Portuaria de Santander (2013), *Memoria de Sostenibilidad Ambiental de la Autoridad Portuaria de Santander,* Autoridad Portuaria de Santander, Santander.

Autoridad Portuaria de Santander *(2014), Plan de acción comercial 2014-2015 del Puerto de Santander,* Autoridad Portuaria de Santander, Santander.

Head image: Crucero llegando al Puerto de Santander.
(Fuente: www.eldiariomontanes.es/multimedia/fotos)