

La presente Nota, se refiere a mi intervención en la 1ª Webinar de RETE, del pasado 4 de mayo, sobre el tema: *“Port-City scenarios during and after the COVID-19”*, y se orienta sobre todo, a la experiencia de los puertos españoles, incorporándose nuevos aspectos y datos recientes.

En estos momentos, final de septiembre, la pandemia parece estar todavía lejos de erradicarse, por lo que no es aventurado pensar que sus efectos se alargarán en el tiempo. Parece asumido que en la era post COVID-19 muchas cosas cambiarán, es decir, que habrá un antes y un después. Se están desencadenando efectos nuevos, mientras que otros, que ya estaban en marcha, están siendo acelerados.

Como es sabido, el 11/03/2020, la OMS declaró pandemia internacional a la situación de emergencia de salud pública provocada por el COVID-19. Tres días más tarde se declaraba en España el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada, habiéndose promulgado diferentes normas y adoptado distintas medidas para hacer frente a la misma, entre ellas el confinamiento de la población, con fuertes limitaciones a la libertad de circulación, que duró hasta el 22 de junio.

## **El papel de las Autoridades Portuarias en la gestión de la emergencia**

Las AAPP, como gestoras de los puertos, están jugando un papel muy importante en la gestión de la crisis del COVID-19, ya que los puertos son grandes actores de la actividad económica, con gran trascendencia para las ciudades portuarias y el territorio.

La actividad portuaria ha sido considerada actividad esencial durante la pandemia. El papel de los puertos está siendo básico en la garantía del suministro de bienes, así como en el mantenimiento de la actividad económica y del funcionamiento de las redes de transporte y de las cadenas logísticas, que alimentan los sectores productivos y del consumo.

Para paliar los efectos del COVID 19 en el caso del sistema portuario español, se pusieron en marcha diferentes tipos de medidas: de tipo financiero para facilitar los pagos y dar liquidez a las empresas, menores exigencias de tráfico mínimos, reducción de tasas de

ocupación y de actividad en las concesiones portuarias, reducción de tasas de utilización y de la tarifa de almacenaje, con especial sensibilidad respecto de las terminales y traficos de pasajeros, entre otras medidas.

### **El impacto del confinamiento en el trafico maritimo y los puertos**

El impacto del COVID-19 está produciendo una enorme crisis de consumo y por tanto de reducción de la demanda, que está generando una fuerte recesión a nivel internacional.

En el ámbito del transporte marítimo, se han reducido sensiblemente el numero de servicios de las compañías navieras y se ha generado una significativa disminución de los tráficos, si bien no uniforme.

El tráfico total de mercancías del conjunto de los puertos españoles, en toneladas, había disminuido un 11,1 % hasta 31 de agosto, en relación con el mismo periodo del año 2019, siendo sus principales componentes:

- graneles líquidos: -9,5%,
- graneles sólidos: -19,2%,
- mercancía general convencional; -16,2%
- mercancía en contenedores: - 6,2%
- contenedores totales: - 8,9% (medido en TEUs)
- contenedores de transbordo: - 6.9% (medido en TEUs)
- automóviles en régimen de mercancía: -35,4%

En cuanto al tráfico total de pasajeros en buques ferry y de cruceros, la reducción a agosto, fue del - 62,2% y la relativa al tráfico de cruceros llegó a un - 80,7%.

La mayor bajada se produjo en mayo, siendo que desde el fin del estado de alarma se está produciendo una paulatina recuperación de los tráficos, probablemente y en buena parte, debido a la vuelta a la actividad de los sectores no esenciales.

La reducción de los graneles sólidos está fuertemente afectada por la del tráfico de carbón, que no tiene nada que ver con el COVID-19, sino con la descarbonización, consecuencia del cierre de centrales carboeléctricas.

Todo ello está teniendo un efecto negativo sobre la cuenta de resultados de las AAPP y de los operadores portuarios.

### **Otros efectos y tendencias**

- El efecto sobre las cadenas logísticas

El coronavirus ha puesto de manifiesto y amplificado un hecho ya conocido, cual es la debilidad de depender de determinados productos que se fabrican lejos de los puntos de consumo, poniendo de manifiesto determinadas ineficiencias ocultas de las cadenas logísticas muy largas. La toma de conciencia en este aspecto podría acelerar el fenómeno de la regionalización o relocalización de la producción. Así pues, cabe pensar que las cadenas logísticas puedan sufrir importantes transformaciones y reordenaciones a medio y corto plazo.

- Aceleración hacia la transformación digital y el teletrabajo.
- Aceleración del e-commerce.
- Aceptación de la tele enseñanza y tele formación.
- La disminución del número de viajes y de la circulación de las personas, para asistir a reuniones y eventos.
- La transición (urbana), ya en marcha, hacia una movilidad sostenible, será también previsiblemente acelerada.

- El transporte de pasajeros en todos sus modos está siendo muy directamente afectado. Ya hemos hablado del transporte marítimo.

En el caso de los cruceros, el impacto está siendo especialmente relevante. Este tráfico se detuvo totalmente en la fase de confinamiento y todavía no ha iniciado su funcionamiento, salvo algún caso aislado.

La salida de la crisis obligará probablemente a la implantación de importantes cambios y adaptaciones, tanto en los propios barcos y estrategia de las compañías, como en la gestión de los pasajeros dentro del buque, en los puertos y las ciudades portuarias.

- El efecto sobre el medioambiente.

Con el confinamiento, se ha puesto de manifiesto una mayor conciencia e impulso de la sensibilidad medioambiental. La reducción de tráfico portuario, lo mismo que las reducciones del tráfico urbano, dieron como resultado una bajada sustancial en los niveles de contaminación atmosférica en las ciudades portuarias: el cielo aparecía más claro, la atmosfera más limpia, las calles con menos tráfico, etc. Ha surgido un nuevo escenario, inimaginable unos meses atrás

Diferentes medidas ya estaban en marcha antes del coronavirus, por ejemplo, la electrificación de los muelles en muchos puertos, y es de esperar no solo que continúen, sino que experimenten un impulso y se aceleren al amparo, a su vez, de la puesta en marcha del nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario.

- El impacto en las relaciones puerto-ciudad.

Continúan siendo válidos y, en todo caso, salen reforzados, algunos de los principales principios, el más importante, sin duda, la necesidad de diálogo entre las partes, que debe basarse en un amplio y profundo conocimiento de las características de ambos.

El impacto de las externalidades negativas que generan las actividades portuarias, particularmente las que tienen que ver con el medioambiente, se han visto aminoradas por la reducción de tráfico con el COVID 19. Significativa es, en este sentido, la reducción del tráfico de ferries y la práctica desaparición de los cruceros (de momento), ambos con gran incidencia en las ciudades portuarias. Sin duda la nueva normalidad

será diferente, como ya ha sido apuntado.

---

*Head image: El puerto de Bilbao. (Fuente: J.L. Estrada a partir de Google Earth).*