

## Isabelle Ryckbost

Secretaria general de ESPO

# “No se puede poner en peligro la viabilidad financiera de los puertos”

**L**a secretaria general de ESPO muestra en esta entrevista su satisfacción por la gestión que están realizando los puertos europeos en esta crisis del covid-19. Destaca las medidas de apoyo emprendidas para proteger a la comunidad portuaria y elogia el compromiso adquirido por todos los eslabones del sector para garantizar la cadena de suministro en este contexto. Está convencida de que los puertos se han reivindicado ante las administraciones como motores de la economía, pero advierte a los gobiernos de que los puertos requerirán apoyo para continuar ejerciendo esta labor.

**En primer lugar, ¿qué tal se encuentra? ¿Cómo está trabajando la asociación ante esta crisis?**

Estamos bien, aunque con los dedos cruzados. Desde mediados de marzo trabajamos principalmente desde casa y conectamos con nuestros miembros a través de videoconferencias. Hemos sido capaces de continuar nuestro trabajo. El único gran sacrificio que tuvimos que hacer es cancelar nuestra conferencia anual, que este año se iba a celebrar en Oslo. Decidimos posponerla y celebrarla el 27 y 28 de mayo del próximo año.

Las nuevas tecnologías nos ayudan, en efecto, a superar este difícil periodo, pero después de un par de semanas de reuniones por Skype, Zoom o Webex, tenemos muchas

ganas de volver a reunirnos con nuestros miembros, así como internamente con nuestro equipo. Los debates en profundidad no siempre son fáciles a través de videoconferencias.

**¿Cómo valora la gestión que están realizando los puertos europeos?**

Desde el comienzo de la crisis, los puertos europeos han desempeñado realmente su papel de nodos fundamentales en la cadena de suministro. Los puertos europeos han hecho realmente todo lo posible para seguir

“

La actual crisis no debe utilizarse como una herramienta para cuestionar los buenos proyectos desarrollados y planificados”



“

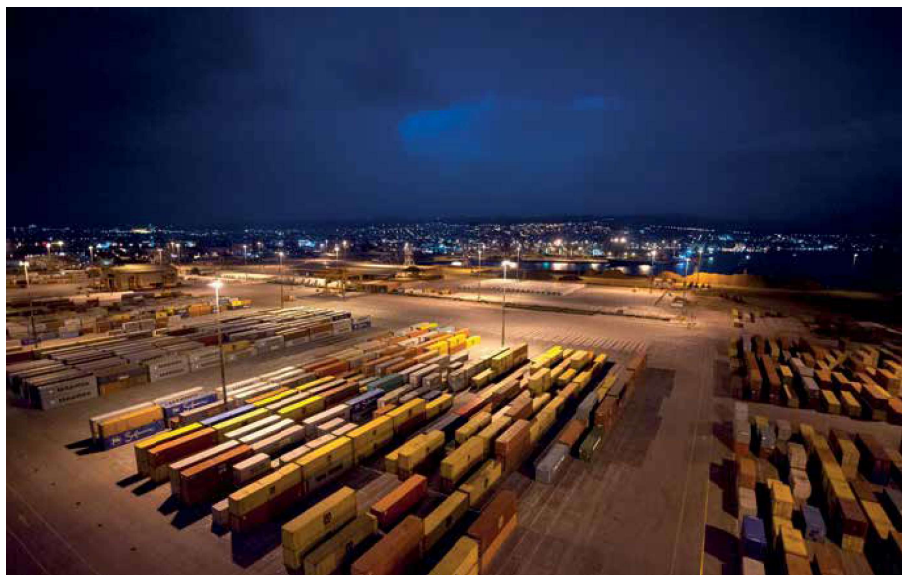
Los ambiciosos objetivos del Green Deal que ha propuesto Europa implicarán importantes inversiones en los puertos y en sus áreas de influencia”

estando plenamente operativos, dentro de los límites posibles. Muchos puertos han desarrollado planes de contingencia muy detallados, que debo decir que han funcionado. También vemos que ha habido un gran compromiso por parte de todos los trabajadores portuarios para seguir haciendo su trabajo y desempeñar un papel importante en el suministro de mercancías y materiales esenciales para sus ciudadanos y comunidades. Si me permite decirlo, estoy orgullosa de ellos.

**Los puertos españoles están haciendo un importante esfuerzo para proteger a la comunidad portuaria, eliminando las tasas a los clientes, acelerando los pagos a los proveedores... ¿Qué opina de estas iniciativas?**

Durante las crisis anteriores, los puertos han demostrado ser un sector muy resistente, capaz de recuperarse rápidamente. Una condición importante para dicha recuperación es asegurar la viabilidad financiera a corto plazo de la industria marítima y de las empresas portuarias más afectadas. Las iniciativas que están adoptando los puertos españoles pueden ayudar al ecosistema portuario a superar el cierre temporal.

Sin embargo, también es importante que consideremos la viabilidad financiera de los órganos de gestión de los puertos en este contexto. Estas medidas de alivio temporal no pueden poner en peligro la viabilidad



ESPO

financiera de los puertos y la capacidad de avanzar en las inversiones previstas. Es necesario continuar invirtiendo en los puertos europeos para mantenerse a la vanguardia. Además, los ambiciosos objetivos del Green Deal que ha propuesto Europa implicarán importantes inversiones en los recintos portuarios y sus áreas de influencia. Es importante que estos puedan hacer su propia evaluación de la situación. Los puertos europeos también se verán afectados por esta crisis, por lo que sus ingresos disminuirán.

Al mismo tiempo, los gobiernos estatales y europeos tendrán que reconocerlo también en sus planes de recuperación. Los puertos europeos son motores de crecimiento, pero también deben disponer de las herramientas para invertir, seguir su estrategia y reforzar aún más sus "motores".

**La cancelación de las líneas marítimas ha sido uno de los primeros efectos de esta crisis, que ha representado problemas de capacidad en algunas terminales. ¿Cómo está la situación y cuál es su pronóstico? Estamos atravesando una crisis sanitaria sin precedentes, que está golpeando a las**

diferentes regiones del mundo en diferentes momentos. Los bloqueos no se producen de forma sincronizada. Esto significa que la interrupción del comercio mundial se mantendrá mientras continúe la expansión del covid-19 y exista algún bloqueo en alguna parte del mundo.

Como cualquier otra persona leo todo tipo de previsiones, pero no puedo predecir nada. Creo que tenemos que esperar hasta otoño para analizarlo con más claridad.

**¿Cuál será la caída del tráfico en los puertos europeos a finales de año?**

De nuevo es difícil de decir, pero si tengo que poner una cifra creo que la disminución será en torno al 20 o al 25%, aunque este porcentaje variará en cada puerto. Algunos segmentos del transporte marítimo evolucionan bien, mientras que otros están muy afectados. Al mismo tiempo, la pandemia no ha golpeado todas las áreas de Europa de la misma manera.

**¿Esta reducción anulará las infraestructuras previstas por los puertos? En España, por ejemplo, se planificaron más termi-**

**nales de contenedores. ¿Qué pasará con estos proyectos?**

Está claro que ya no estamos en el mismo escenario. Será importante evaluar primero los daños que esta crisis sanitaria ha causado y luego analizar lo que hay que hacer.

Tenemos que comprobar cómo será la denominada "nueva normalidad", pero la actual crisis sanitaria no debe utilizarse como una herramienta para cuestionar todos los buenos proyectos desarrollados y planificados. Será importante continuar, en la medida de lo posible, las inversiones en curso. Las crisis anteriores han demostrado que, una vez que los puertos se recuperan, se puede avanzar rápido. La planificación y realización de las inversiones portuarias es un proceso lento. Es importante tenerlo en cuenta a la hora de realizar una evaluación.

Al mismo tiempo, tendremos que atender a necesidades nuevas y adicionales. Por ejemplo, si el distanciamiento social y la economía de 1,5 metros forman parte de la nueva normalidad, esto requerirá ciertas inversiones para las terminales de pasajeros. ESPO encargó en el año 2018 un estudio sobre las necesidades de inversión para los

puertos. En ese momento se identificaron diferentes impulsores de las inversiones. La crisis actual muestra que hay un posible nuevo factor impulsor de las inversiones: la salud.

**La consultora Sea Intelligence publicó recientemente un estudio en el que advertía que algunos puertos europeos perderán más del 30% de sus líneas de transporte marítimo que conectan con Asia (como La Spezia, Felixstowe, Amberes o Zeebrugge), mientras que otros grandes enclaves no perderán ningún servicio. ¿Cree que habrá puertos ganadores y perdedores después de esta crisis?**

Es evidente que ciertos puertos sufrirán más que otros, según su actividad. El negocio de los cruceros se ha detenido. Importantes puertos de cruceros que no puedan compensar esta caída con otros negocios portuarios sufrirán enormemente. Los enclaves que tienen mucho tráfico con China han sido los primeros en ser golpeados, pero los feeder también sufrirán las consecuencias de una interrupción del tráfico entre la UE y China. Por otra parte, es cierto que los recintos portuarios de Europa, que mueven principalmente el tráfico de la Unión Europea, podrían verse menos afectados, ya que están entregando las mercancías y materiales esenciales para la comunidad y la economía locales, y estos intercambios prioritarios se están manteniendo en gran medida, incluso durante esta situación de emergencia sanitaria.

**¿Qué opina de la respuesta de la Comisión Europea y qué le exige?**

La Comisión Europea ha estado muy alerta y activa para tratar de resolver las cuestiones que se planteaban como consecuencia de la crisis. Un buen ejemplo ha sido la iniciativa de los corredores verdes, para asegurar que el flujo de mercancías dentro de Europa pueda continuar a pesar del cierre de las fronteras internas. Esta iniciativa ha funcionado. La mayoría de los problemas de las fronteras se resolvieron muy rápidamente.

Creo que la Comisión se ha dado cuenta de la importancia de los puertos en un periodo tan crítico como este. Los puertos han desempeñado realmente su papel. Espero sinceramente que los responsables europeos y estatales hayan tomado nota de esta lección para que en el futuro consideren estas

## EL PERFIL



**Isabelle Ryckbost** ocupa el cargo de secretaria general de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) desde agosto de 2013. Antes de asumir esta función, Isabelle trabajó como directora de la Federación Europea de Puertos Interiores (EFIP) y como asesora de ESPO durante cuatro años. Con estudios en Derecho y Derecho Europeo, Ryckbost acumula en su trayectoria 20 años de experiencia en la UE, primero en la Comisión Europea y posteriormente en el Parlamento Europeo, donde desarrolló una larga carrera como asistente política, especializándose ya en el ámbito del transporte y, particularmente, de los puertos.



Los puertos que tienen mucho tráfico con China han sido los primeros en ser golpeados, pero los feeder también sufrirán las consecuencias"

infraestructuras como activos estratégicos y que inviertan más en ellas.

**El 30 de abril pasado, ESPO emitió un comunicado en el que pedía una nueva estrategia de transporte. ¿Por qué consideran necesaria esta nueva hoja de ruta?**

Permítanme responder con una serie de preguntas: ¿Cambiarán los patrones del comercio mundial mediante la diversificación de la producción y el retorno de la producción a instalaciones más cercanas a Europa? ¿En qué medida se verá afectada África, nuestro principal proveedor de materias primas? ¿Qué papel desempeñarán los puertos en el desarrollo de las reservas estratégicas y las cadenas de suministro? ¿Se mantendrá la caída de la demanda de petróleo? ¿Conducirá la crisis actual a un cambio de comportamiento y a una aceleración de la ecologización? ¿El transporte de pasajeros (transporte masivo) volverá rápidamente a un ritmo normal? ¿Cómo evolucionará el negocio de los cruceros? ¿Encontrará la forma de volver a ser un negocio en auge? La crisis actual ha acelerado claramente la digitalización, pero ¿se convertirán en permanentes las soluciones de urgencia que se han implantado a corto plazo? ¿Existen suficientes barreras para prevenir los ciberataques? Por otra parte, ¿el cierre de las fronteras internas es un hecho puntual o veremos que reaparece tan pronto como se produzca otro pico en Europa? ¿Cómo afectará esto a los puertos y a las conexiones con el interior? ¿Tendrá esto un impacto en la distribución modal? Son muchas preguntas que tendrán que responderse en los próximos meses.

**¿Cree que habrá cambios en la cadena de suministro mundial? ¿Considera que deberíamos reconsiderar nuestra dependencia de Asia?**

La crisis ha puesto el dedo en la llaga del riesgo que supone tener un único proveedor para un producto o una pieza de repuesto. Todavía no está claro si esto llevará a un verdadero replanteamiento de los procesos de producción y a una reorganización de las cadenas de suministro. También dependerá del desarrollo de alternativas y de la capacidad para hacerlo. Por ejemplo, ¿desarrollará la Unión Europea una política industrial sólida?



PUERTO DE TRIESTE

**El vicepresidente ejecutivo de la Comisión Europea, Frans Timmermans, declaró el 12 de diciembre que el plan de ayuda al transporte debe ser compatible con los objetivos climáticos. ESPO ha apoyado el Green Deal desde el principio. ¿Qué papel deben desempeñar los puertos en este gran proyecto?**

La ambición del Green Deal no debe ponerse en duda a causa de esta crisis. Pero la implementación de este acuerdo debe hacerse teniendo en cuenta la nueva normalidad. En ese sentido, creo que el concepto de “recuperación verde” es bueno. Por supuesto, más que nunca, los responsables políticos tendrán que cumplir con lo prometido. Desarrollar el Green Deal sin un presupuesto sólido de la UE no es realista.

**¿Serán los transportes marítimos y ferroviarios los grandes beneficiados del Green Deal?**

El transporte marítimo de corta distancia es ciertamente un modo importante en el objetivo de hacer más ecológico el transporte dentro de Europa. También es uno de los segmentos del transporte marítimo donde la ecologización está más avanzada.

El potencial del transporte marítimo no fue realmente reconocido en el primer documento del Green Deal del vicepresidente Timmermans. Pero nos alegró escuchar que mencionara su potencial en un reciente encuentro celebrado en el Parlamento Europeo.

**El impacto del coronavirus ha dejado en segundo plano la decisión de la Comisión Europea de extender el Reglamento**

“

ESPO lamenta la decisión de la Comisión de prolongar el reglamento BER sin cambios hasta 2024”

**de Exención por Categorías (BER), que permite el establecimiento de alianzas marítimas, por cuatro años más, hasta 2024. ¿Qué piensa la asociación de esta decisión?**

ESPO lamenta la decisión de la Comisión de prolongar este reglamento sin cambios hasta el 25 de abril de 2024. Hemos pedido más transparencia sobre el estado actual de las alianzas y alentamos a la Comisión a vigilar continuamente la situación en vista de la rápida evolución del mercado. Creemos realmente que una exención específica para un sector requiere una estrecha vigilancia e información sobre la evolución del mercado, así como exámenes de oficio de los acuerdos de cooperación existentes, tanto los que entran en el ámbito del reglamento como los que quedan fuera de él. Es una lástima que no haya cambiado nada, a pesar de los muchos comentarios recibidos por parte de diferentes actores.

**Por último, ¿qué mensaje le gustaría trasladar a los puertos y a las empresas portuarias en su lucha contra el covid-19? ¡Sigán adelante! 🍷**

ALBERTO GUERRERO