

Introducción

Núm. 4 (2015), pp. 1-4.

Coto Millán, Pablo¹

DOI: [10.5944/reppp.4.2015.14626](https://doi.org/10.5944/reppp.4.2015.14626)

¹ Catedrático de Universidad de Fundamentos del Análisis Económico de la Universidad de Cantabria.

La legislación europea de transporte marítimo y puertos trata de favorecer en diferentes directivas la «eficacia» y la «eficiencia» para lo cual considera necesaria una mayor implicación de la iniciativa privada, en interacción con la pública, que genere mayor competencia interportuaria tanto a nivel nacional como internacional, así como la competencia intraportuaria entre los distintos prestadores de servicios en un mismo puerto.

Los diseños de políticas públicas para el sistema portuario español e italiano provienen del siglo XV cuando los puertos estaban bajo la regulación de las corporaciones locales o ayuntamientos. La titularidad de los puertos, sus programas de actuación y políticas tenían carácter local y eran tales corporaciones locales las que se hacían cargo de los proyectos de nuevas inversiones para las obras e instalaciones y captación de nuevos tráficos. El Estado se limitaba a regular la navegación en los puertos debido a su importancia militar estratégica.

Con el tiempo se pasó a distinguir dos categorías de Puertos: «Puertos de Interés General» y «Puertos de Interés Local». Es de señalar que tal distinción en estas dos categorías se mantiene hasta la actualidad. Cada categoría puede desarrollar una política distinta. Una política responde a los intereses del Estado, mientras que en la otra son los intereses locales los predominantes. Ambas políticas pueden ir en la misma línea o no. Por ello se hace necesario evaluar los efectos separada y conjuntamente de tales políticas.

El monográfico que se presenta trata de la evaluación de las políticas públicas de transporte marítimo y puertos.

El primer artículo del monográfico, realizado por los profesores Enrico Musso, Hilda Ghiara y Alessio Tei, analiza la necesidad de realizar la evaluación de políticas públicas que en los últimos años han dado lugar a cambios económicos estructurales en las operaciones portuarias que a su vez configuran cambios en las ciudades portuarias. El cambio de la organización de los puertos debido a las inversiones de capital ha creado varios problemas sin resolver para las comunidades locales que están experimentando importantes costes y reducciones de los impactos económicos beneficiosos directos e indirectos percibidos en la organización de un puerto. En las ciudades portuarias italianas se están generando problemas importantes debido a la deslocalización de las principales actividades relacionadas con los puertos tradicionales.

En el trabajo se discuten los posibles sectores industriales que pueden llegar a ser estratégicos para el futuro de las ciudades portuarias: las actividades de la economía del mar. Estas industrias no están estrictamente relacionadas con los puertos, pero los puertos pueden ser estratégicos con el fin de obtener una ventaja competitiva para competir con otras provincias. En la investigación se ofrecen datos estadísticos de organizaciones e instituciones regionales y nacionales que luego son utilizados con el fin de entender la tendencia de las regiones portuarias en competir en estos nuevos mercados. Para finalizar se proponen políticas basadas en ideas estratégicas.

El segundo artículo del monográfico realizado por los profesores Soraya Hidalgo Gallego, Ramón Nuñez-Sánchez y Pablo Coto-Millán, analiza un tópico importante de la evaluación de inversiones portuarias, ya tratado frecuentemente en la literatura de las infraestructuras, como es la existencia o no exceso de capacidad en las infraestructuras portuarias.

Con el objetivo de estimar el posible exceso de capacidad se estima un sistema de costes para las Autoridades Portuarias Españolas en el que se incluye la incertidumbre en la demanda tanto para el tráfico de mercancía como para el de pasajeros. La incorporación de la incertidumbre es bastante novedosa y también la inclusión de los pasajeros como variable output explicativa.

Se estima un sistema de costes y prueba empíricamente la existencia de exceso de capacidad en las infraestructuras portuarias españolas. Una vez comprobada la existencia de exceso de capacidad se analizan los factores determinantes del mismo. Se concluye que los factores determinantes del exceso de capacidad son el tamaño del hinterland en el que la Autoridad Portuaria está localizada, la especialización relativa de la Autoridad Portuaria en los tráficos de contenedores y pasajeros, el tamaño de los puertos y su rentabilidad.

En los análisis coste-beneficio y las evaluaciones de políticas públicas ocupan un lugar destacado los análisis de predicción de la demanda. Sin embargo, son pocos los estudios que abordan la existencia de patrones no lineales y comportamientos caóticos en la evolución de los transportes. De esto trata el tercer artículo de este número. En el estudio que la profesora Lucía Inglada-Pérez ofrece en este número monográfico se aborda esta cuestión para la demanda de transporte marítimo de Mercancía General en Contenedores en los puertos españoles, utilizando datos de frecuencia mensual para el periodo 1992-2013.

En esta investigación sobre la demanda de los contenedores en los puertos españoles se utiliza la metodología Box-Jenkins para el análisis de series temporales. Posteriormente para evaluar la no linealidad y el comportamiento determinista se utilizan el método BDS y el test de Lyapunov. Los resultados obtenidos permiten realizar predicciones con alta fiabilidad de la demanda de transporte marítimo de Mercancía General en Contenedores que son especialmente relevantes para el diseño y evaluación de políticas públicas relacionadas con la planificación de las inversiones portuarias.

En el cuarto artículo del monográfico se analiza, por fachadas marítimas, la competencia y competitividad portuarias. En la investigación de los profesores José Villaverde y Adolfo Maza se utilizan una serie de indicadores de competencia y competitividad ya conocidos, así como un nuevo indicador que, como novedad, incluye la distancia en el análisis. Para el diseño de políticas portuarias es de sumo interés conocer qué fachadas marítimas son más atractivas y cuáles son los factores determinantes de la competencia y la competitividad portuaria.

El trabajo concluye que las fachadas marítimas con mayor atractivo desde el punto de vista de la competencia y la competitividad portuaria son la Surmediterránea, si hablamos en términos de valor de las mercancías transportadas, y la Norte, si lo hacemos en términos de peso de las mercancías portuarias. Si el análisis se realiza por tipo de mercancía, la fachada Norte ocupa el primer lugar en Graneles Sólidos y Mercancía General, mientras que la Surmediterránea ocupa el primer lugar Graneles Líquidos, al tiempo que Levante sobresale como la fachada más atractiva en el tráfico de Contenedores.

Los factores de elección portuaria constituyen el tema central del quinto artículo del monográfico. Los profesores Fernando González Laxe, María Jesús Freire Seoane y Carlos Pais Montes realizan un Análisis Factorial Exploratorio que permite explicar

Introducción

cuáles son los factores que influyen en la selección de un puerto en el sistema español de «Puertos de Interés General». Estos factores determinan la capacidad de captación de tráfico y la atractividad del sistema portuario español.

Las conclusiones obtenidas por los autores permiten captar la existencia de diferencias significativas entre el modo de gestionar las distintas Autoridades Portuarias en el área Norte y en el Sureste. Evidentemente las diferencias son a la hora de desarrollar una política pública local. Además, se encuentran diferencias entre lo que debería de ser el procedimiento operativo de la entidad gubernamental de control del Estado (Puertos del Estado) y el correspondiente a cada una de las Autoridades Portuarias. Aquí se observan las diferencias entre una política pública de Estado y otra política local.