

FERNANDO GONZÁLEZ LAXE

“Los cambios en los modelos portuarios: el futuro del puerto de Ferrol”

15 DE MARZO DE 2012



FERNANDO GONZÁLEZ LAXE

DATOS PERSONALES

Nombre: Fernando González Laxe

Lugar/Fecha de Nacimiento: A Coruña, 06/09/1952

TITULOS ACADÉMICOS

Doctor en Ciencias Económicas por la Universidad de Santiago de Compostela, con la calificación de sobresaliente cum laude

Fecha: 1982

Cátedra: 3 de julio de 1992

ACTIVIDAD PROFESIONAL

Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de A Coruña

Director General de Ordenación Pesquera. MAPA

Diciembre 1982-Septiembre 1985

Presidente de la Xunta de Galicia

Septiembre 1987 – Febrero 1990

Miembro del equipo negociador del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad Europea

Parlamentario gallego, senador y miembro de las Asambleas Parlamentarias del Consejo de Europa, Unión Europea Occidental y de la Internacional Parlamentaria

Presidente de las Comisiones de Economía y Hacienda del Senado de España y de la Comisión de Pesca de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa

Presidente del Organismo Público “Puertos del Estado“(2009-2012)

CONDECORACIONES

Encomienda de Número de la Orden de Isabel la Católica

Encomienda de Número de la Orden al Mérito Civil

Medalla de Oro del Ayuntamiento de A Coruña

Medalla de Oro de la Universidade da Coruña

SITUACIÓN ACTUAL

Catedrático de Economía Aplicada en la Universidade da Coruña

Director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos de la Universidade da Coruña (2001-2009)

Subdirector del Instituto de Estudios Económicos de Galicia/Fundación Barrié de la Maza



LOS CAMBIOS EN LOS MODELOS PORTUARIOS: EL FUTURO DEL PUERTO DE FERROL

ÍNDICE

I. Introducción: los cambios en los modelos portuarios; II. Cuestiones sobre la competitividad portuaria; III. La competitividad de los servicios portuarios; IV. El nuevo entorno portuario; V. El rol de las Autoridades Portuarias; VI. Tendencias principales; VII. Características del sistema portuario español; VIII, El puerto de Ferrol y su compromiso.

RESUMEN

Las reglas de la competencia global han cambiado de manera muy intensa desde los años ochenta del pasado siglo. Los resultados de las mismas afectan a todos los negocios y actividades. La no existencia de una gobernabilidad mundial y la existencia de escasas normas globales alientan los procesos de diferenciación productiva e impulsan las trayectorias de localización multi-planta por parte de las empresas globales. Y la no existencia de unas normas aceptadas por unanimidad para guiar las acciones de las compañías multinacionales hace que se enfatice tanto en los movimientos estratégicos como en la confluencia con la logística, la intermodalidad y la integración de las redes de transporte.

El sector marítimo es uno de los más internacionalizados. Es cada vez mayor el número de países que forman parte de la red mundial, y cada vez es mayor el volumen de mercancías que se intercambian, con lo que las tasas de variación anuales de los flujos de comercio son mayores que las propias tasas de la producción.

En este contexto los puertos dejan de ser lugares físicos de entrada o salida de mercancías, para formar parte de una cadena de suministro. El sector público deja

de actuar en exclusividad en el sistema portuario para dar paso a la participación privada. Y las nuevas actividades que prestan servicios portuarios están en fase de internacionalización y de integración corporativa. Por último, los puertos están vinculados a los hinterlands próximos y la selección de las rutas y puertos depende de la cadena global de suministro más que de las propias características de los recintos portuarios.

En este trabajo se describen y analizan las dinámicas por las que se desarrollan las nuevas estrategias de los actores económicos en el negocio portuario y se enlazan con el nuevo rol que desempeñan las autoridades portuarias, con especial énfasis en las características del puerto de Ferrol.

I. Introducción: los cambios en los modelos portuarios

Los elementos clave de la dinámica portuaria de los últimos cuarenta años vienen definidos por la inserción de los puertos en las redes de transporte intermodales e integradas, en donde las mayores capacidades de expansión amplían las posibilidades de distribución, y las mejoras en lo tocante a la accesibilidad marítima, equipamientos y eficiencia en la operativa de manipulación de cargas determinan una nueva selección y jerarquía portuaria y geográfica. De ahí que las propias funciones portuarias posean y desempeñen un papel esencial en las economías territoriales.

Rimmer (2007), al reflexionar sobre las evoluciones portuarias, destaca la existencia de los siguientes procesos: a) en primer término existen puertos dispersos o atomizados a lo largo de la costa, y de carácter muy autónomo; b) posteriormente, se visualizan líneas de conexión portuaria entre puertos próximos; c) más tarde, son muy notorias las dinámicas de interconexión y de concentración portuaria; d) después, se consolida una tendencia hacia la centralización portuaria; y e) finalmente, se constatan dinámicas de desconcentración y descentralización portuaria.

Estos cambios se vieron acompañados por el aumento del tamaño de los buques contenedores; por la mayor complejidad de las cadenas de suministro globales; y por la propagación y desarrollos tecnológicos, en suma, factores que incidieron en la formación de hubs off-shores, tal y como defienden Notteboom & Rodrigue (2005).

La emergencia de dichos hubs exteriores puede considerarse como una sexta fase en la periodificación de las dinámicas portuarias (Notteboom & Rodrigue, 2005) al ser denominada fase de “regionalización”, cuestión que Rimmer cuestiona al afirmar: “¿que es la regionalización, sino la descentralización!”

Esta discusión abre el debate sobre la competitividad portuaria. De una parte, Notteboom y Rodrigue, siguiendo a Robinson (2002), interpretan que los puertos son meros elementos de las cadenas de suministros de las corporaciones multinacionales. Y, de esta forma, continúan el discurso de Robinson, cuando dice ésta última que un puerto “es un proveedor de servicios a terceros que interviene en

las cadenas de suministros como una entidad enfocada hacia el mercado; o que el puerto compite con otros puertos como una compañía centrada en el mercado o en la entidad que forma parte de la constelación de cadenas de suministro enfocada hacia el puerto”.

En suma, bajo esta definición se puede suponer el hecho que los que compiten son las cadenas, no los puertos individuales. Y bajo esta perspectiva, los esquemas portuarios, en sentido global, amplían las economías de escala a las terminales interiores, es decir a los puntos de embalaje de las mercancías, o a los centros de consolidación y de des-consolidación de carga; y, consiguientemente, a sus respectivas zonas logísticas.

Esta nueva visión es la que permite analizar las terminales portuarias ubicadas tanto en el norte de Europa como en el Mediterráneo, en Asia o en América Latina. En dichos supuestos se plantea la competitividad sobre la base de mejorar y generar valor añadido en las cadenas de suministro.

El trabajo que se presenta trata de enmarcar las tesis sobre el posicionamiento del Puerto de Ferrol en el contexto internacional. Previamente, se analizan las claves operativas de la especialización y competitividad portuaria bajo los supuestos de la nueva normativa española.

II. Cuestiones sobre la competitividad portuaria

Los elementos que más influyen en la competitividad portuaria se pueden clasificar en cinco ejes:

- a. Aquéllos que evalúan la competitividad portuaria por medio de las diferentes estructuras de la gobernanza, propiedad y privatización
- b. Aquéllos que miden la competitividad por medio de la actuación inter-portuaria y en términos de productividad y eficiencia.
- c. Aquéllos que analizan la competitividad a través de las opciones de competencia y cooperación entre los puertos.
- d. Aquéllos que establecen una clasificación de las políticas portuarias
- e. Aquéllos que examinan los indicadores a través de las decisiones relativas a la elección portuaria.

En lo que atañe al primer eje, se enfatiza sobre los recientes cambios institucionales en relación a la continua internacionalización de la gestión portuaria, prestando una mayor atención al nuevo rol que desempeñan las autoridades portuarias y las prácticas específicas de gestión de las mismas (Wang et al, 2004). Asimismo, se diferencian tres tipos de instrumentalización en las terminales portuarias: a) aquellas basadas en concesiones a las compañías marítimas; b) aquellas otras que hacen idéntica adjudicación a los operadores de terminales; y c) en tercer lugar, se menciona la existencia de los puertos privatizados (Slack & Frémont, 2005).

Con respecto a las mediciones de la competitividad, los indicadores utilizados han sido numerosos. Tongzon y Heng Wu (2005) investigaron la relación cuantitativa entre la estructura de la propiedad y la eficiencia portuaria. Llegaron a utilizar dos variables de outputs y seis de inputs en referencia a la actuación portuaria. Las dos variables de outputs fueron los movimientos de los TEUS y el índice de trabajo por buque (es decir, el movimiento de contenedores por hora de trabajo por barco). Las seis variables de inputs fueron las siguientes: número de atraques, grúas, remolcadores, número de empleados, área de la terminal y tiempos de retraso. Por su parte, Talley (2006,2007) había analizado las comparaciones entre las producciones totales y las producciones óptimas, buscando unos modelos de ajuste y de proyección futura, a la par que se enfatiza en los modelos de eficiencia relativa cuyo método más utilizado en el campo portuario es el Data Envelopment Analysis (DEA). Finalmente, Thai & Grevall (2005) identifican los modelos de análisis en torno a la división de las responsabilidades entre los distintos entes gubernamentales; a los modelos portuarios y sus políticas tarifarias; a las tarifas diferenciales de servicios para las empresas inversoras; y a las productividades vinculadas a los sistemas informáticos y de información.

La cooperación y la competitividad portuaria hacen referencia a cómo se vislumbra la respuesta de las autoridades portuarias ante los cambios del mercado. Cada vez son mayores las alianzas portuarias entendidas en términos tanto de fusión como de cooperación empresarial. Song (2003) insistía en que la alianzas cooperativas entre los puertos de Hong Kong y Shenzhen eran, a su juicio, muy útiles. Otros autores, como Van Klink & Van den Berg (1998) llaman la atención sobre el hecho de que los gateways están excelentemente posicionados para potenciar el transporte intermodal en Europa; por lo que tanto el potenciamiento del hinterland portuario como la introducción (desde la aportaciones de las autoridades portuarias) de trenes de enlaces entre grandes áreas económicas hacen que los puertos mantengan y aumenten sus cuotas de mercado y mejoren la eficiencia del sistema de transporte.

En lo que atañe a las políticas competitivas portuarias, se parte del esquema de Robinson por el que un puerto es un segmento de la cadena total de suministro, más que un puerto *per se*; y ello reclama más y nuevas estrategias. En este sentido, Haralambides (2002) trata la cuestión desde la perspectiva de las tarifas; Pallis & Vaggelas (2005) analizan a través de la acciones de la Comisión Europea las distintas opciones competitivas en lo que concierne al funcionamiento de los servicios portuarios; y McCalla (1999) hace mención de los ajustes locales en referencia a los operadores que están presentes o que es posible atraer a las terminales y pueden hacer uso de la intermodalidad.

Por último, al referenciar los factores de selección portuaria, los argumentos se van incardinando sobre aquellas variables que mencionan las rutas, las mercancías y los actores. En un principio eran cuatro los elementos básicos: distancia oceánica,

distancia terrestre, frecuencia de salidas de barcos y capacidad de los buques. Más tarde, hay que añadir tanto los servicios logísticos como las estrategias de las compañías marítimas y de los operadores de terminales. Y, recientemente, no podemos desdeñar el poder de cuota de los hinterlands solapados

III. La competitividad de los servicios portuarios

La mayor globalización económica y la consideración de los puertos como elementos de la cadena de suministros impulsan nuevas reflexiones por parte de los estudiosos de la economía portuaria. Emergen estudios de la competitividad portuaria reflejando distintos criterios y mediciones (De Langen & Pallis, 2006). Otros autores plantean nuevos interrogantes al abordar, en sus trabajos, las cuestiones sobre la gobernanza portuaria y el nuevo rol de las concesiones portuarias (Brooks & Culliname, 2007; Notteboom, 2007); o sobre la necesidad de reducir barreras de entrada (De Langen & Pallis, 2007) o hacen referencia a la entrada del sector privado en las operaciones de terminales de contenedores (Peters, 2001; Olivier, 2005; Midoro et al, 2005).

Pero lo que sí ha significado un cambio en las dinámicas portuarias es la nueva situación y las nuevas relaciones de los proveedores de servicios portuarios, que se convierte en el enfoque central de una gran parte de las preocupaciones de la gestión portuaria (Lirn et al, 2004; McCalla, Slack & Comtois, 2004; Ng, 2006).

La globalización ha supuesto, en primer término, una nueva participación de lo público y de lo privado en el sector portuario; en segundo lugar, la emergencia de unos servicios más sofisticados e integrados por parte de los operadores; y, finalmente, unas nuevas relaciones entre proveedores y usuarios de los mencionados servicios portuarios.

En este nuevo contexto, la relevancia principal es la presencia de un mayor número de actores. La contenedorización ha facilitado la expansión de la logística y ha reclamando la presencia de buques de mayor tamaño y tecnología. Este aumento de los buques supone una mayor demanda de inversiones y mayores equipamientos en muelles y terminales y en infraestructuras, reclamando -para una eficiente gestión- operaciones que reduzcan los tiempos de estancia del buque en puerto, en las operaciones de atraque así como aumentos en la productividad en el atraque.

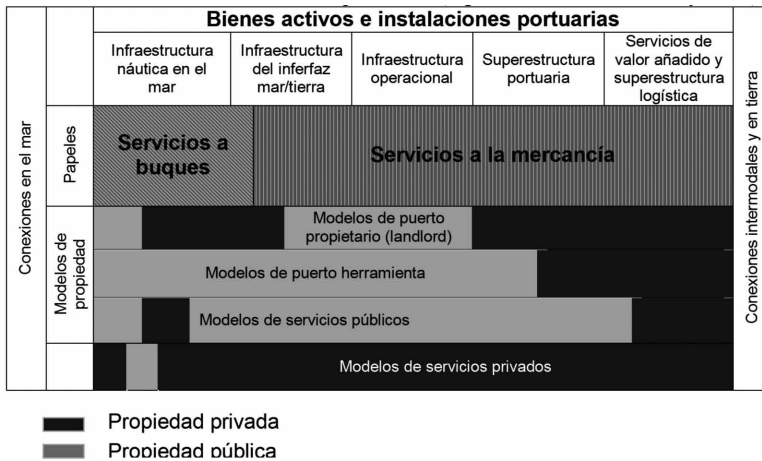
Para favorecer estos requerimientos los puertos proporcionan nuevos servicios, basados en la innovación, conocimiento y planificación descentralizadas (Bobrovitch, 1982). En segundo lugar, los conceptos de puerto de entrada (gateway) son sustituidos por el de centro logístico, para proporcionar nuevos servicios complementarios y de coordinación de tráfico. En tercer término, la descentralización de la provisión de servicios portuarios va unida a la conexión de las áreas portuarias con las áreas semi-autónomas o complementarias y añadidas, siempre que no exijan una

relocalización de las unidades de producción, sino una captación y atracción de flujos de mercancías.

Por eso, el desarrollo de estos nuevos servicios prioritarios (fundamentados en la especialización, diferenciación y las nuevas relaciones) inciden en los nuevos vínculos entre proveedores y usuarios (Chlomoudis et al, 2003); enfatizando, consiguientemente, en la flexibilización y en la especialización.

La especialización nos lleva a trabajar en forma de red, centrando los objetivos en la propiedad y en el suministro de activos; o sea, en elementos asociados a los costes y a los comportamientos operacionales de la cadena de suministros. Se consolidan, pues, los operadores globales/locales de terminales y las compañías marítimas y transitarios para establecer, a continuación, relaciones con las Autoridades Portuarias. Por su parte, a través de la flexibilización, actuamos de cara al mercado y al usuario, desarrollando acciones que generan mayor valor añadido, como los centros logísticos, lo que estimula la presencia de múltiples negocios diferenciados.

Gráfico 1. Variaciones de los papeles funcionales y de los modelos institucionales en los diferentes servicios e instalaciones portuarios. (según el modelo Bichou & Gray, 2004)



Ante esta nueva situación, encontramos desde medidas de aliento a la participación del capital privado en los puertos, como también otras restringiendo o imponiendo barreras a la mencionada entrada. La actual estructura de la gobernanza portuaria aporta pluralidad de combinaciones, mostrando una co-existencia pública/privada, como lo prueba el gráfico número 1, sobre una amplia variedad de bienes activos e instalaciones portuarias.

Pero el campo de juego lo muestran los proveedores y los usuarios. La reconfiguración de los actores ha sido muy evidente en los últimos años. De una parte, las compañías marítimas emplean más buques con mayores capacidades y buques, conformando un “oligopolio atípico” (Allix, 2006). De otra parte, las terminales portuarias avanzan en la cuota de mercado mundial, internacionalizándose y configurando una nueva red de lugares de carga, descarga y transbordo. La mayor parte de las grandes compañías están desarrollando distintas formas de cooperación, reforzando las alianzas y los acuerdos con el objetivo de cubrir las rutas principales.

IV. El nuevo entorno portuario

Los puertos están, cada vez más, considerados como clusters (De Langen, 2004); esto es, formados por corporaciones heterogéneas con negocios centrales diferenciados. Coexisten compañías de transporte marítimo, autoridades portuarias, proveedores de servicios portuarios y logísticos, transportistas, transitarios, compañías especializadas en almacenamiento, transportistas ferroviarios y terrestres. A medida que cambia el entorno de los puertos, los actores re-definen sus estrategias y el alcance de sus actividades.

El primer significado de lo expuesto es:

- a) mayor participación de actores en el mercado de los servicios portuarios. Ello supone la existencia de más de un proveedor de servicios en el mismo puerto, rasgo que conduce a perfeccionar las funciones de especialización, innovación y flexibilidad;
- b) la participación del sector público en la industria portuaria va disminuyendo y se fomenta la entrada del sector privado; y
- c) reducción de barreras de entrada en la actividad, lo que implica que los agentes económicos adopten valores y prácticas diferenciales.

Una segunda línea de argumentaciones se deriva de la propia coexistencia de los actores públicos y privados. De una parte, se consideran varios servicios portuarios como bienes públicos cuya gestión ha de ser asumida por el sector público (canales de navegación o conexiones con la red de transporte, por ejemplo). De otra parte, se considera que ciertos servicios públicos no debieran ser responsabilidad exclusiva de las autoridades públicas. Ello supondría la existencia de una amplia pluralidad de combinaciones de gobernanza, siendo difícil estimar el interfaz óptimo de los sectores público y privado, tal y como sostienen Pallis, Vagellas y Vitsounis (2007).

Planteado el nuevo campo de juego se asiste a una re-configuración de la relación entre las compañías de transporte marítimo de líneas regular y los proveedores de servicios. El mercado de transporte marítimo de líneas regulares se caracteriza por ser un oligopolio, con una gran tendencia a la concentración empresarial y por alcanzar economías de escala tanto en lo que concierne a los cambios organizativos como a

los cambios tecnológicos. Las recientes olas de fusiones y adquisiciones de empresas marítimas han sido, en los últimos años, muy intensas. En la actualidad, las cinco primeras empresas poseen el 43% de la cuota del mercado, las diez primeras el 60%; y las 15 primeras, el 73%.

De la misma forma, se presencia cómo las entidades que ofrecen servicios de estiba y desestiba en los puertos se pueden subdividir en tres categorías: los transportistas oceánicos; los operadores internacionales de transportes; y los conglomerados privados. Las compañías de transporte marítimo invierten en terminales de contenedores y en ferrocarriles para proporcionar servicios a la mayor parte de la cadena logística y proceder, en consecuencia, a una integración vertical. Los datos son bien elocuentes: a comienzos de este siglo, las compañías marítimas controlaban el 19% del manejo de contenedores. El desarrollo de los nuevos modelos de transporte (servicios puerta/puerta; just-in-time; cadena de suministro) estimulan un entorno logístico innovador, basado en la creación de valor y buscando una integración corporativa. Son, pues, los grandes transitarios los que ofrecen soluciones integradas en toda la cadena de suministro. Estas empresas compiten dentro del puerto de manera directa con los proveedores de servicios portuarios; aumentando su poder de negociación y ofertando capacidad y servicios a tarifas reducidas para obtener y captar más cuota de mercado.

Los operadores internacionales de transporte ofrecen servicios y actividades sobre una base global; y controlan las terminales. Poseen, asimismo, un gran poder de negociación y son muy competitivos. Buscan ofertar servicios de acción global para racionalizar sus elevados costes y poder atraer vínculos de cooperación entre clientes. Las cuotas de mercado de las cuatro primeras compañías ascienden al 35% del mercado global. En la actualidad dirigen sus estrategias hacia el control de nuevos segmentos de la cadena de suministro (tales como ferrocarriles, transporte terrestre, servicios feeders, terminales interiores y zonas logísticas).

V. El rol de las Autoridades Portuarias

El papel de las Autoridades Portuarias está cambiando. Se asiste a un traspaso de la gestión portuaria y de la responsabilidad en la producción y provisión de los servicios portuarios desde un pivote central a los nuevos entes portuarios. Dicho de otra forma, las autoridades portuarias se distancian cada vez más de las actividades operacionales relacionadas con la provisión de los servicios portuarios. De esta forma, Slack (1993) enfatiza que la entrada de las entidades privadas en la provisión de los servicios portuarios y el aumento de los servicios logísticos hace que los puertos se convirtieran en meros peones en el amplio y complejo juego de intereses globales y de las redes intermodales.

Brooks (2004) afirmaba que “muchos transportistas de contenedores dejan la elección de los puertos y de las rutas a los transportistas que han elegido”. O sea,

se elige transportista antes que puerto, pues éste es seleccionado por aquél. En este sentido, una de las funciones de las Autoridades Portuarias es la re-definición de los objetivos del puerto; re-dirigiendo el proceso en cooperación con otros socios y desarrollando la red de actores económicos e institucionales; en suma, coordinando una red estratégica.

Notteboom & Winkelmanns (2001) entendían que “los proveedores de servicios portuarios compiten cada vez más, no como compañías individuales, sino como parte de la cadena”. Por lo tanto, el nuevo rol y el papel de las Autoridades portuarias es aumentar la eficiencia de todo el sistema; que va desde el diseño de las concesiones, régimen regulador, tarifas, estructuras de suministro, relación de proveedores de servicios portuarios; en suma capacidad de estructurar las relaciones.

De esta forma, se puede establecer una clasificación atendiendo a las nuevas funciones y estrategias que desarrollan cada uno de los actores. Llama la atención el hecho de que cada uno de los actores enfoca sus objetivos tanto en términos micro como en términos de globalización. En ambos supuestos es notorio que se busca la fidelización de los clientes, la creación de valor por los servicios que se ofertan y prestan, y el establecimiento de redes para obtener economías de escala y formar cadenas de suministro integradas (véase tabla número 2).

Tabla 2. *Objetivos e instrumentos de los actores marítimos*

	Compañías Marítimas	Operadores de Terminales	Autoridades Portuarias
OBJETIVOS	Maximización de beneficios; posicionamiento en los mercados; y control de las cadenas logísticas	Maximización de beneficios; fidelización de clientes y servicios logísticos; e incrementos del valor añadido	Contribución a la minimización de costes por medio de las cadenas logísticas y maximización del mantenimiento de la carga
INSTRUMENTOS	Tarifas; control de costes en función de la capacidad, volumen de carga, tiempo, cooperación, etc.; marketing, y servicios	Precios; tecnologías de mantenimiento para mejorar calidad, velocidad, seguridad, información, etc.,	Acceso marítimo, políticas de ordenación territorial y de concesiones; negociación socio-económica; y política de precios.
IMPACTOS	Grandes barcos; racionalización redes de navegación; alianzas y consortium; y terminales especializadas	Economía de escala, logística industrial	Información sobre los accesos marítimos, garantía de estabilidad social y económica; estrategia industrial y política de concesiones

Fte) Elaboración propia.

V. Tendencias Principales

Tres tendencias son las predominantes. La primera es que con el desarrollo de los puertos landlord se reduce el control jerárquico y las compañías adoptan decisiones que influyen de manera directa en la competitividad. La mayor parte de los puertos se pueden adscribir al modelo landlord, en el que las Autoridades Portuarias (de carácter público) son responsables de la gestión y desarrollo del terreno portuario y de las infraestructuras. Por lo tanto, las compañías privadas participarían cada vez más en las actividades operacionales del puerto, tales como las actividades de transporte, centros logísticos y nuevas infraestructuras de información.

La segunda tendencia es que se procede a extender los conceptos de competitividad hacia el hinterland (De Langen, 2007). Los puertos, al no competir como entidades individuales, se incardinan en cadenas de suministro, que son las que muestran los criterios de selección y elección de usuarios. Esto es, las actuaciones de los puertos están vinculadas al sistema de transporte y logística relacionado con el hinterland portuario. De esta forma, las compañías portuarias distribuyen cada vez más los recursos hacia el interior (arrière –pays).

La tercera de las tendencias esta relacionada con la concesionarización. Los nuevos comportamientos estratégicos empresariales radican en la solicitud de licencias para nuevos desarrollos y expansiones. Por tanto, el nuevo rol de los puertos está directamente relacionado con la necesidad de tener que demostrar la contribución y el valor que confieren a la sociedad, tanto en términos económicos, sociales como ambientales.

A la vista de estas tres tendencias estamos en condiciones de plantear unas conclusiones:

- a) las autoridades portuarias tienen cada vez más necesidades de desarrollar “otras” capacidades y recursos para afrontar los nuevos desafíos en sus puertos de origen. Pueden hacerlo de manera individual o bien asociadas a otros, cooperando en red y estableciendo alianzas cooperativas.
- b) las autoridades portuarias están en una posición institucional adecuada para crear y estimular acciones colectivas, desde las plataformas constituidas al efecto, para poder facilitar las acciones de los clusters de actividades
- c) las autoridades portuarias participan cada vez más y de manera más intensa en el funcionamiento y desarrollo de los hinterlands. Son bien conocidos los supuestos en que los usuarios del puerto cada vez tienen más en cuenta la actuación y los servicios ofertados a lo largo de toda la cadena a la hora de seleccionar su puerto de uso.
- d) Las autoridades portuarias deben reforzar sus capacidades de arrastre tanto para las actividades dentro de los límites portuarios como las actividades en el propio hinterland. Asimismo, deben proceder a reforzar sus actividades en

otros mercados, como son las actividades de apoyo, el marketing, el desarrollo de la tecnología, las infraestructuras de comunicación, etc.

En suma, las autoridades portuarias pueden participar en el establecimiento de mecanismos de coordinación a la vez que fomentar que se produzcan acciones colectivas en dichas dimensiones y ámbitos.

VI. Características del sistema portuario español

Está compuesto por un total de 28 Autoridades Portuarias que engloban a 64 puertos de interés general. Dichas Autoridades Portuarias son unidades de gestión individualizadas que están coordinadas y supervisadas por el Organismo Público Puertos del Estado, que es el responsable de ejecutar y llevar a la práctica la política portuaria diseñada por el Gobierno. La Ley 27/1992 cita como atribución de Puertos del Estado lo siguiente “le corresponde la coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado, de los controles de los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de la competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria “(artículo 25,b)

Es decir, los puertos de interés general están contemplados en la Constitución Española (artículo 149,1) como competencia exclusiva del Estado. En este campo actúan a través de los correspondientes planes de empresas que ejercen de control, con el objetivo de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de las leyes y normas aplicables. No obstante, en las leyes portuarias se subraya que cada AAPP ejercerá de manera autónoma su posicionamiento empresarial. En suma, el sistema portuario español descansa en el organismo Puertos del Estado, que ejerce tanto de órgano intermedio (para las gestiones con la Administración del Estado), como órgano de gestión (en lo tocante a la ejecución y auditoría de las acciones de cada AAPP), y como órgano de colaboración (en lo que hace mención al establecimiento de común acuerdo con las AAPP de las respectivas medidas correctoras)

El sistema portuario español se caracteriza por poseer una amplia tipología de recintos. Una clasificación de los mismos responde al siguiente esquema:

- a) en función de su volumen de tráficos y de su especialización. Existe un grupo de puertos, en concreto 14 (Algeciras, Valencia, Barcelona, Tarragona, Bilbao, Huelva, Las Palmas, Cartagena, Gijón, Tenerife, Castellón, Ferrol, A Coruña y Baleares) que mueven más de 10 millones de Toneladas y otros, dos en particular, que contabilizan tráficos inferiores al millón de toneladas (Melilla y Vilagarcía). Muchos de ellos están especializados en Graneles líquidos, otros en Graneles sólidos. Por su parte, hay puertos en los que la mercancía general es mayoritaria al igual que en otros puertos los movimientos de contenedores de tránsito son predominantes.

- b) Por su inserción en las redes marítimas internacionales. Se contabilizan puertos con amplias conexiones en las rutas marítimas, ya sean de líneas regulares como de transshipment.
- c) Existen puertos con una fuerte y notable vinculación a los hinterland más próximos y, con ello, responden a flujos de importación / exportación.
- d) Es notable la amplia dispersión de los puertos a lo largo del perímetro costero español. Responden, pues, al emplazamiento de las áreas económicas industriales; y podría afirmarse, sin temor a equivocaciones, que ningún espacio económico español queda sin estar conectado a un puerto.

En suma, el sistema portuario español está distribuido en cuatro fachadas: a) la cantábrica, que abarca desde Gijón hasta Pasajes, incluyendo los puertos de Avilés, Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes; b) la gallega, con cinco Autoridades Portuarias y seis puertos: San Cibrao, Ferrol, A Coruña, Vilagarcía, Marín y Vigo; c) la tercera fachada es la sur-meridional, que incluye un amplio número de radas portuarias, las mediterráneas y las sur-atlánticas. Se nutre de las Autoridades Portuarias de Huelva, Cádiz, Sevilla, Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Castelló, Tarragona, Barcelona y Baleares; a los que hay que sumar los puertos de las ciudades de Ceuta y Melilla. En total, suman 24 puertos; d) y, finalmente, los puertos de Canarias, que suman 7 radas, agrupadas en 2 Autoridades Portuarias: Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife

Tabla 3. *Ranking Portuario de España 2011. (expresado en miles Tns.)*

Puerto	Tráfico	Puerto	Tráfico
Algeciras	76.883	Málaga	5.332
Valencia	65.475	Santander	5.071
Barcelona	42.777	Avilés	5.065
Tarragona	31.748	Sevilla	4.598
Bilbao	31.727	Almería	4.530
Huelva	26.645	Cádiz	3.981
Las Palmas	22.856	Vigo	3.968
Cartagena	22.655	Pasajes	3.195
Gijón	15.077	Alicante	2.237
Tenerife	13.834	Motril	2.063
Castellón	13.076	Ceuta	2.027
Ferrol	12.051	Marín	1.812
A Coruña	11.344	Melilla	864
Baleares	11.199	Vilagarcía	811

Fte) La cifra es la suma de los graneles líquidos, sólidos y mercancía general, ya sea convencional o en contenedores. Datos de Puertos del Estado.

El sistema portuario español presenta un alto grado de especialización y diversificación. Así, como puertos especializados se pueden citar en el ámbito de los graneles líquidos los siguientes, Algeciras, Cartagena, Huelva, Castellón, Bilbao, Tarragona y A Coruña. En el campo de los graneles sólidos, se sitúan Gijón, Tarragona, Ferrol y Huelva. En las mercancías, la jerarquía portuaria la encabeza Valencia, seguida de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao, Baleares, Santa Cruz de Tenerife, Málaga, Tarragona y Vigo. En el movimiento de contenedores destacan Valencia, Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Málaga. En el tráfico Ro-Ro los puertos más significativos son Barcelona, Baleares y Valencia. Y en el tráfico de cruceros, el ranking lo encabeza Barcelona, seguido de Baleares y los puertos canarios.

El sistema portuario español se ha beneficiado de una fuerte inversión desde comienzo de los años noventa. Los principales objetivos de las inversiones fueron la construcción, adecuación y preparación de nuevas infraestructuras y equipamientos. Los cerca de 11.000 millones de euros invertidos en el periodo 2000-2011 han servido para poner a disposición de los usuarios un total de 15.796 metros lineales de atraque, 670 hectáreas de superficie terrestre y 801 hectáreas de superficie de agua abrigada. Se constata que es muy superior la inversión llevada a cabo en inversiones referentes a infraestructuras que la propia capacidad de atracción de nuevos tráficos. Ello significa que el sistema portuario español tiene una amplia capacidad para poder responder a nuevos incrementos de tráficos y a las nuevas líneas que escalen en las radas portuarias.

La crisis económica marcó un fuerte impacto en las transacciones comerciales, tal y como se manifiesta en la caída de los tráficos portuarios en el bienio 2008-2009. La respuesta a los escenarios derivados de la recesión económica fue la puesta en vigor de nuevos postulados, tal y como se establecieron en la Ley de Puertos 33/2010, que apostó por la flexibilidad tarifaria, por mayores compromisos relacionados con la eficiencia y competitividad tanto intra como inter portuaria, y por la mayor participación privada en los servicios técnicos-náuticos y en las concesiones de terminales. Los años 2010 y 2011 reflejan una mejoría ostensible en los tráficos logrando incrementar los movimientos portuarios y obtener mejores resultados tanto económicos como financieros.

Por parte de los ingresos, la cifra de negocios del Sistema Portuario alcanzó en 2010 un montante de 1.001.423 euros (un alza del 2,8% respecto al año anterior). El principal componente de la cifra de negocios lo constituyen las tasas de utilización especial de las instalaciones portuarias (53,9%) y más específicamente las tasas a la mercancía (26,3%) y al buque (19,1%). Asimismo, destacan los ingresos procedentes de las concesiones y de las autorizaciones que se liquidan a través de las tasas de ocupación privativa del dominio público portuario y de las tasas de aprovechamiento especial de dominio público, que representan el 37,6% del importe neto de la cifra de negocios. De esta forma, el 82,9% del total de ingresos lo componen las tasas del buque, de la mercancía y de las concesiones.

Tabla 4. Evolución histórica del tráfico total de España (millones de Tns)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2009 %	2011/2010 %
Graneles líquidos	145,0	148,8	150,4	153,9	143,5	148,5	150,4	3,83	1,23
Graneles sólidos	114,1	113,5	116,9	101,4	79,1	78,7	79,2	-0,49	0,77
Mercancía General	167,1	185,0	200,7	203,7	176,6	190,8	213,2	7,78	12,,03
Resto	13,8	14,9	15,6	14,7	13,8	13,7	14,1	-4,08	3,01
Total	440,0	462,2	483,1	473,8	413,0	431,2	456,9	4,7	5,97

Fte) Elaboración a partir de datos de Puertos del Estado.

Por el lado de los gastos, el importe total del Sistema Portuario español alcanzó en el año 2010, un total de 886,397 millones de euros (una variación del -1,1% respecto al 2009). Las principales partidas de los gastos corresponden al personal (29,2%), a la explotación (33,2%) y a las amortizaciones del inmovilizado (37,6%).

Las diez principales Autoridades Portuarias por importe cifra de negocios (ICN) son Barcelona, Valencia, Algeciras, Bilbao, Baleares, Las Palmas, Tarragona, Huelva, Gijón y S.C. Tenerife, que suman el 70% del total. Asimismo, muestran unas tasas de variación positivas en el periodo 2010 respecto al año precedente, a excepción de los puertos de Tarragona y SC Tenerife. Por el contrario, solo 12 puertos (a los dos citados le añadimos, Vigo, A Coruña, Santander, Cádiz, Sevilla, Alicante, Almería, Marín y Vilagarcía) muestran descensos en sus ingresos. Pertenecen a los niveles de aquellos puertos que mueven menos mercancías.

Llama la atención que si en el año 2009 un total de 12 puertos muestran resultados negativos, en el año 2010 solo fueron 10 autoridades portuarias las que muestran cifras negativas. Asimismo, los puertos con mayor nivel de ingresos y con mayores volúmenes de tráfico son quienes mejores ratios presentan en lo que respecta a volúmenes de flujos de mercancías.

Y analizando los datos que reflejan las mejores eficiencias de las terminales y de los puertos en relación a sus infraestructuras y equipamientos, los últimos estudios subrayan que las Autoridades Portuarias de Algeciras, Ferrol, Cartagena, Baleares, Avilés y Valencia son las que logran los mejores resultados por cada euro invertido y las que presentan los mejores ratios en términos de contención de gastos y maximización de beneficios.

Tabla 5. *Ingresos netos de la cifra de negocios y niveles de rentabilidad de las Autoridades Portuarias españolas.*

Puerto	Cifra Negocios 2010	% total	Variación 10/09	Rentabilidad 2010	Rentabilidad 2009
Barcelona	167.361	16,7	3,2	6,34	5,75
Valencia	107.337	10,7	2,3	0,03	-1,50
Algeciras	89.531	8,9	6,7	7,15	7,58
Bilbao	64.622	6,5	8,6	0,91	2,43
Baleares	61722	6,2	6,2	5,55	2,67
Las Palmas	58.459	5,8	1,0	2,14	-0,58
Tarragona	53.273	5,3	-0,3	4,30	5,52
Huelva	39.717	4,0	16,4	1,42	1,22
Gijón	38.584	3,9	9,7	2,60	1,83
Tenerife	34.858	3,5	-8,1	-1,60	-1.06
Cartagena	34.188	3,4	1,9	6,29	6,76
Vigo	26.815	2,7	-2,4	0,91	6,54
A Coruña	21.337	2,1	-2,2	2,70	3,51
Castellón	20.552	2,1	6,9	3,83	3,28
Santander	20.013	2,0	-1,2	-0,24	-0,78
Cádiz	19.420	1,9	-1,6	-0,52	0,39
Sevilla	19.256	1,9	-5,7	0,86	2,19
Ferrol	16.949	1,7	-6,0	3,94	5,13
Málaga	16.228	1,6	6,1	-3,03	-4,91
Ceuta	15.077	1,5	5,3	-1,92	-2,75
Pasajes	13.637	1,4	3,8	0,13	-1,28
Alicante	13.019	1,3	-3,7	-1,07	-0,61
Almería	12.850	1,3	-10,0	-0,52	0,94
Avilés	12.008	1,2	10,8	1,59	-0,93
Marín	8.119	0,8	-3,3	3,07	3,17
Melilla	7.216	0,7	2,3	-7,43	-6,51
Motril	5.032	0,5	1,2	-2,88	-4.04
Vilagarcía	4.244	0,4	-8,2	-6,21	-5,00
Total	1.001.423	100	7,4	2,42	2,24

Fte) Elaboración a partir de datos de Puertos del Estado.

VIII. El posicionamiento del puerto de Ferrol.

Los puertos recuperan tráficos, se especializan, conectan y se integran en redes logísticas; mejoran sus dotaciones en infraestructuras y equipamientos; se consolidan financieramente y logran buenos niveles de eficiencia. En sentido contrario, aquellos puertos con débiles conexiones, precios excesivamente altos, dotaciones portuarias obsoletas y caras, van alejándose de los niveles medios de eficiencia y, por tanto, serán cada vez menos competitivos de cara a afrontar una realidad que es global, abierta y llena de rivalidad.

El puerto de Ferrol ha tomado un rumbo hacia dos objetivos muy dinámicos: a) consolidación como puerto especializado en graneles y b) un puerto hub de contenedores. Para ello, diseña la configuración del ámbito portuario en varios niveles, acordes con su configuración geográfica.

Los resultados obtenidos comienzan a dar sus frutos. De una parte, es el puerto gallego de mayor crecimiento en los últimos años y el que mejor se comporta en la época de crisis. De otra parte, sus resultados económico-financieros le permiten apostar por una política de captación y desviación de tráficos muy agresiva al poder ofertar nuevas instalaciones y unas bonificaciones a las tasas portuarias muy competitivas.

Tabla 6. Total tráfico portuario de los puertos gallegos (suma de los graneles líquidos, sólidos y mercancía general, expresados en Toneladas)

	2009	2010	2011	%2010/1009	%2011/2010
A Coruña	11.496.402	11.876.056	11.344.673	3,30	-4,47
Ferrol	12.232.591	10.680.603	12.051.003	-12,69	12,83
Marín	1.641.928	1.938.427	1.812.424	18,06	-6,50
Vigo	3.525.971	3.997.348	3.968.907	12,80	-021
Vilagarcía	958.240	728.712	811.197	-23,95	11,32
Galicia	29.855.132	29.101.146	29.988.204	-2,53	2,69
España	398.856.469	417.572.294	442.917.031	4,72	6,07

Fte) Elaboración a partir de datos de Puertos del Estado.

La estructura de sus tráficos muestra una gran dependencia de los graneles sólidos (carbón), una relevante aportación de graneles líquidos (gas) y una incipiente apuesta por los contenedores, por medio de la concesión de una terminal en el nuevo muelle de Caneliñas.

Tabla 7. Estructura de los tráficos del puerto de Ferrol (expresados en Toneladas)

	Graneles sólidos	Graneles líquidos	Mercancía general	Total
2006	8.709.257	936.920	557.720	10.203.897
2007	8.726.704	1.478.064	833.760	11.038.528
2008	9.781.089	2.224.753	824.495	12.830.337
2009	9.268.088	2.401.948	562.555	12.232.591
2010	7.435.083	2.616.474	628.706	10.680.603
2011	8.685.748	2.677.921	687.334	12.051.003

Fte) Elaboración a partir de datos Puertos del Estado

La apuesta por la conectividad y su inserción en las cadenas logísticas internacionales es más reciente. La carencia de una especialización en los tráficos de mercancías ha sido el lastre de la gestión de los últimos años. Ahora, con el nuevo diseño de apuesta por conformar un hub de tamaño medio, situado entre los puertos de Nantes (Francia) y Sines (Portugal), con orientaciones a los puertos latino-americanos y africanos, junto a las oportunidades que se generarán a partir de la apertura del nuevo canal de Panamá, harán del puerto de Ferrol un magnífico enclave portuario.

Los resultados de investigaciones efectuadas desde la Universidade da Coruña ponen de manifiesto estas consideraciones. Así, se cita textualmente, “dentro del esquema de rutas, el área de concentración portuaria con más posiciones registradas se localiza en la Europa atlántica; y en el otro extremo, en el área de Japón, Corea, NE de China”. (Freire & Pais, 2011). Esta nueva configuración del tráfico portuario es favorable al Puerto Exterior de Ferrol en el sentido de que la mayor parte de las posiciones registradas por buques portacontenedores que realizan operaciones comerciales con China tiene como punto de llegada o partida los puertos de la Europa Atlántica. Y aquí radica la oportunidad o el nicho de mercado potencial.

Tales razones (cercanía a las rutas pendulares China-Europa), unidas a las características de calado y espacio del Puerto Exterior de Ferrol, constituyen un factor estratégico hacia el establecimiento de un hub de operaciones de fedees, de hub & spoke, o de relay.

Estas consideraciones se ven alimentadas por las economías de escala inducidas hacia el Hinterland de Ferrol, por lo que las oportunidades y posibilidades de favorecer dinámicas económicas locales de oferta y demanda, junto al propio volumen del puerto, permiten albergar escenarios de fuerte crecimiento sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

- ALLIX, Y. De l'atomisation à l'oligopolisation: strategies de concentration des industries maritimes et portuaires conteneurisées. Ecole de Management de Normandie. WP-43/2006.
- BICHOU, K. / GRAY, R. "A logistics and supply chain management approach to port performance measurement". *Maritime Policy and Management*, 31 (1): 47-67, 2004
- BROOKS, M.R. "The governance structure of ports". *Review of Networks Economics*. 3 (2): 168-183, 2004
- BROOKS, M.R. / CULLINANE, K. "Governance models defined", in Idem. *Devolution Port Governance and Port Performance, Research in Transportation Economic*, 17: 405-435. London. Elsevier, 2007
- BROBOVITCH, D. "Decentralised planning and competition in a maritime multi-port system". *Journal of Transport Economics and Policy*. 16(1), 31-42. 1982
- CHLOMOUDIS, C.I. / KARALIS, V.A./ PALLIS, A. "Port reorganisation and the Worlds of Production Theory". *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2003, 3 (1):77-94. 2003
- DE LANGEN, P.W. "Policy perspective: Gouvernance in seaport clusters". *Maritime Economics and Logistics*. 6: 141-156. 2004
- DE LANGEN, P.W. "Port competition and selection in contestable hinterlands: the case of Austria". *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 7(1):1-14. 2007
- DE LANGEN, P.W. / PALLIS, A. "Analysis of entry barriers in seaports". *Maritime Policy and Management* 34: 427-440. 2007
- DE LANGEN, P.W. / PALLIS, A. "Analysis of the benefits of intraport competition." *International Journal of Transport Economics* XXXIII, 1: 69-85. 2006.
- FREIRE, M^a J. / PAIS, C. *El Puerto Exterior de Ferrol y la cuarta revolución en el tráfico contenedorizado*. Puertos del Estado.2011.
- HARALAMBIDES. H. "Competition, excess of capacity and the pricing of port infrastructure". *International Journal of Maritime Economics*. 4: 323-347. 2002
- LIRN, T.C. / THANOPOULOU, H.A. / BEYNON, M.J. / BERESFORD, A.K.C. "An application of AHP on transhipment port selection: a global perspective". *Maritime Economics and Logistics*. 6 (1):70-91. 2004
- MCCALLA, R. "Global change, local pain: intermodal seaport terminals and their service area". *Journal of Transport Geography*. 7(4): 247-254. 1999
- MCCALLA, R. / SLACK, B. / COMTOIS, C. "Dealing with globalisation at the regional and local level: the case of contemporary containerization". *The Canadian Geographer*, 48(2):473-487.2004
- MIDORO, R. / MUSSO, E. / PAROLA, F. "Maritime liner shipping and the stevedoring industry: market structure and competition strategies". *Maritime Policy and Management*. 32(2): 89-106. 2005

- NG, N.Y. "Assessing the attractiveness of ports in the north European container trans-shipment market: an agenda for future research in port competition". *Maritime Economics and Logistics*, 8(3): 234-250. 2006
- NOTTEBOOM, Th. "Concession agreements as port governance tools", in Brooks & Culliname (ed). *Devolution, Port Gouvernance and Port Performance, Research in Transportation Economics*, 16: 449-467. 2007
- NOTTEBOOM, TH. / RODRIGUE, JP. "Port regionalization Towards a new phase in port". *Maritime Policy and Management*, 32(3): 297-313. 2005
- NOTTEBOOM, TH / WINKELMANS W. "Structural changes in logistics: how will port authorities face to the challenge?". *Maritime Policy and Management* 28(1):71-89. 2001
- OLIVIER, D. "Private entry and emerging partnerships in container terminal operations: evidence from Asia". *Maritime Economics and Logistics*, 7(1): 87-115. 2005
- PALLIS, A. / VAGELAS, G .K. / VITSOUNIS, T.K. "Improving Port Services Competitiveness: Trends, Challenges and Opportunities". XVII Conference of European Research Network on Services and Space, Finland, September 2007
- Pallis, A. / Vaggelas, G.K. "Methods for measuring public and private benefits from port services provision: a comparative study". IAME 2005 Conference. Limassol. Cyprus, 2005.
- PETERS, H.J.F. "Developments in global sea trade and container shipping markets: their effects on the port industry and private sector involvement". *International Journal of Maritime Economics*, 3 (1): 3-26. 2001
- RIMMER, P.J. "Port dynamics since 1965: past, patterns, current conditions and future directions". *Journal of International Logistics and Trade*, 5 (1): 75-97. 2007
- ROBINSON, R. "Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm". *Maritime Policy and Management*, 29 (3): 241-255. 2002
- SLACK, B. "Pawns in the game; ports in a global transportation system". *Growth and Change*, 24 (4): 579-588. 1993
- SLACK, B. / FRÉMONT A. "Transformation of port terminal operations from the local to the global". *Transport Reviews*, 25 (1):117-130. 2005
- SONG, D.W. "Port co-opetition in concept and practice". *Maritime Policy and Management*, 30(1):29-44. 2003
- TALLEY, W.T. "An economic theory of the port", in Culliname & Talley (ed). *Port Economics. Research in Transportation Economics*, 16:43-66. 2006
- TALLEY, W.T. "Port Performance: an economics perspective", in Brooks & Culliname (ed). *Devolution, Port Governance and Port Performance, Research in Transportation Economics*, 17: 499-515. 2007
- THAI, V.V. / GREWAL, D. "An Analysis of the efficiency and competitiveness of Vietnamese port system". *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*. 17(1): 3-32. 2005

- TONGZON, J. "Efficiency measurement of selected Australian and other international ports using data envelopment analysis". *Transportation Research A. Policy and Practice*, 35: 107-122. 2001
- TONGZON, J. / HENG WU. "Port privatisation, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container port terminals". *Transportation Research A. Policy and Practice*, 39(5):405-424. 2005
- VAN LINK, H. / VAN DEN BERG, G. "Gateways and intermodalism". *Journal of Transport Geography*. 6 (1): 1-19. 1998
- WANG, J.J. / NG, A. K-Y. / OLIVER, D. "Port governance in China: A review of policies in an era of internationalizing port management practices". *Transport Policy*. 11: 237-250. 2004.

Entrevista previa, publicada en *La Voz de Galicia* el día de la conferencia

FERNANDO GONZÁLEZ LAXE EXPRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO

«Ferrol es el primer puerto de Galicia y va a crecer aún más»

Destaca que el ferrocarril a Caneliñas no debe depender de «siglas»

ANDRÉS VELLÓN
FERROL / LA VOZ

Profundo conocedor del negocio marítimo, Fernando González Laxe ha vuelto a ejercer como catedrático de Economía en la Facultad de Economía e Empresa de la Universidade da Coruña tras ser el último presidente de Puertos del Estado con el PSOE. El jueves estará en la Cátedra Jorge Juan. Hace balance de lo abordado en relación a la rada local y también de lo que queda por delante.

—¿Qué aspectos resaltaría en positivo con respecto al Puerto de Ferrol durante su etapa al frente de Puertos del Estado? —Se han conseguido cifras de récord en movimiento de mercancías a pesar de la crisis; se han diseñado líneas a seguir con claridad en graneles sólidos con el carbón, en graneles líquidos con el gas, y en mercancía general con los contenedores; es un puerto afianzado financieramente, lo que le permite ofrecer tasas más competitivas que otras radas gallegas; y se ha hecho una inserción internacional de Ferrol en rutas y logística con trabajo en Asia, Panamá y Latinoamérica.

—¿Y cuáles en el terreno del «debe»? —Yo creo que no hay conciencia aún por parte del empresariado de la zona de las oportunidades que para sus negocios representa el puerto de Ferrol. Y por zona me refiero al área inmediata de influencia geográfica, un radio de 250 kilómetros. Y, claro, falta el ferrocarril.

—Siempre ha dicho que el ferrocarril es fundamental para la rada ferrolana...

—Y lo mantengo. No me desdigo en nada. Es más, desde Puertos del Estado dimos todos los pasos necesarios para reactivar el proyecto, creo que la declaración de impacto ambiental tiene que estar ya finalizada, y ahora el Gobierno del PP debe consignar en los Presupuestos Generales del Estado los 110 millones de euros que cuesta construirlo.

—Desde el PP siempre se ha criticado la inacción del PSOE en este proyecto...

—Las obras son continuación de un Gobierno a otro. Se trata de estrategias, de diseños, de continuidad. Las inaugurará un ministro o ministra y otro, y supongo que sacará sus réditos... Pero se trata de proyectos que no deben estar vinculados a siglas políticas. Estamos hablando de economía y de posicionamiento internacional. No de política.

—Ha destacado la importancia de que Ferrol explore y contacte con el mercado internacional.

—Sí. Antes los puertos de España se pensaban como radas aisladas para los empresarios de la zona. Ahora Ferrol tiene que ser un eslabón de una cadena logística mundial, hay que insertarse en los mercados internacionales y me consta que el Puerto de Ferrol lo está haciendo. En Ningbó, en Panamá...

—¿Qué perspectivas le augura a la terminal de contenedores de Caneliñas?

—Buenas. Se constata que cada vez hay más tráfico maríti-



Laxe aboga por más coordinación entre radas gallegas. JUAN LÁZARO

«Ferrol tiene que ser un eslabón dentro de una cadena logística mundial»

Y la empresa TCL, la que explotará la terminal, tiene experiencia y contactos en el sector. Se puede hablar de un horizonte de 600.000 teus por ejercicio.

—¿Hace falta más coordinación entre las dársenas gallegas?

—Sí. Continúa habiendo demasiado localismo, demasiado individualismo. Eso está reñido con la eficacia. Ferrol y A Coruña, por ejemplo, no deberían duplicar gastos y perder ganancias que, con coordinación, llegarían, sin duda.

mo desde Asia, hay mayor movimiento hacia África, con barcos cada vez más grandes. Ferrol puede sacar partido de todo eso. Tiene calados adecuados para dar servicio a estos mercantes.

Recortes de prensa

González Laxe habla hoy en la Cátedra Jorge Juan sobre el futuro del Puerto

A. VELLÓN. FERROL / LA VOZ

El catedrático de Economía Aplicada de la Universidade da Coruña, expresidente de la Xunta y expresidente de Puertos del Estado con el último Gobierno del PSOE, Fernando González Laxe, ofrecerá una conferencia en el marco de la Cátedra Jorge Juan. El título es *Los cambios en los modelos portuarios: el futuro del puerto de Ferrol* y se impartirá en el centro de Herreras, en el Cantón, a las 19.30 horas.

En una entrevista publicada por La Voz el pasado domingo, Laxe ya dejó claro que «Ferrol es el primer puerto de Galicia y va a crecer aún más», haciendo hincapié, por ejemplo, en el hecho de que durante el 2011 se superasen por tercera vez en la historia local los doce millones de toneladas de mercancías cargadas y descargadas en pleno contexto de crisis económica.

También hizo referencia a la labor que se está realizando para la inserción de la rada local en cadenas logísticas mundiales, la mejor garantía para el funcionamiento de la terminal



González Laxe. ÓSCAR VÁZQUEZ

de contenedores que comenzará a explotarse antes de que termine el presente ejercicio, tal y como se recoge en el pliego de condiciones del concurso ganado por la compañía lusa TCL.

Con respecto al ferrocarril a Caneliñas, Laxe continúa considerando que es «imprescindible» y defendió la labor realizada por el Ejecutivo del PSOE en los últimos cuatro años «reactivando» el proyecto. Ahora solicita al Gobierno del PP la consignación de fondos para la obra.



CÁTEDRA JORGE JUAN

Conferencia de Fernando González Laxe

El catedrático de Economía Aplicada, expresidente de la Xunta y expresidente de Puertos del Estado con el PSOE, Fernando González Laxe, pronunciará ayer una conferencia en la Cátedra Jorge Juan sobre el cambio en el modelo portuario y el futuro de la rada de Ferrol. Para Laxe, la comercialización internacional de los muelles locales y sus capacidades y su inserción en cadenas logísticas mundiales son metas que han de perseguirse para incrementar la actividad marítima. RODOLFO VILLAS