

O novo papel das cidades portuárias
El nuevo rol de las ciudades portuarias

II Foro Marítimo do Eixo Atlântico
Viana do Castelo

Fernando González Laxe

II Fórum Marítimo do Eixo Atlântico

UM ESPAÇO DE REDES E FLUXOS NO ÂMBITO MARÍTIMO-PORTUÁRIO ATLÂNTICO

AGENDA PARA ABORDAR A CONCORRÊNCIA ENTRE FACHADAS
MULTIPORTUÁRIAS E A EVOLUÇÃO DO NOVO PAPEL DAS CIDADES
PORTUÁRIAS

UN ESPACIO DE REDES Y FLUJOS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO-PORTUARIO ATLÁNTICO

AGENDA PARA ABORDAR LA COMPETENCIA ENTRE FACHADAS
MULTIPORTUARIAS Y LA EVOLUCIÓN DEL NUEVO ROL DE LAS
CIUDADES PORTUARIAS

Autor:

Dr. Fernando González Laxe

Catedrático de Economía Aplicada en la Universidade de Coruña.

Miembro do Campus do Mar

Conselleiro nato do Consello Consultivo de Galicia.

Vice-Presidente de la Sociedad Española de Evaluación de Políticas Públicas.

Edita:

Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

© 2014. Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular; o autor

CONTENIDO

Introducción

Capítulo 1.- Balance del Foro Marítimo Viana 3013.

Capítulo 2.- Los puertos y sus integraciones en las cadenas de suministro.

Capítulo 3.- La política europea en materia portuaria.

Capítulo 4.- La nueva jerarquía de los hub's portuarios a la luz de las nuevas alianzas marítimas.

Capítulo 5.- Análisis del foreland de los puertos atlánticos.

Bibliografía

INTRODUCCIÓN

El carácter periférico de la Península Ibérica, respecto a los focos y núcleos de producción y de consumo europeos junto a los sistemas radiales de los medios de transporte terrestre peninsulares, ha contribuido a la emergencia y proliferación de los numerosos puertos en la franja costera española y portuguesa.

Ello ha supuesto que la fachada atlántica y cantábrica de la Península Ibérica cuente con una serie de puertos de tamaño mediano y pequeño, con unas características físico-técnicas muy singulares, con disímiles grados de especialización que presentan una gran heterogeneidad en la forma y en la dinámica de operar con barcos o tráfico de gran volumen y, finalmente, con economías de escala muy diversas que condicionan la consolidación de plataformas portuarias. Estas restricciones son las que más constriñen las condiciones de competencia con otros puertos europeos y sistemas alternativos en las rutas, a la vez que retrasan la puesta en marcha del desarrollo de la intermodalidad y la emergencia de las cadenas logísticas.

La nueva competencia global, la más intensa rivalidad empresarial, el amplio proceso de liberalización y el mayor partenariado público-privado junto a la inserción en el mercado internacional, buscan la consolidación de los puertos europeos en verdaderos centros de distribución de mercancías y en plataformas logísticas.

La respuesta portuaria debe ir en esa dirección so pena de aumentar su nivel de marginalización y de exclusión territorial, económica y logística.

CAPITULO 1.- BALANCE DEL FORUM MARÍTIMO DE VIANA 2013.

El primer Forum Marítimo do Eixo Atlántico tuvo lugar en la ciudad de Viana do Castelo el 26 de junio de 2013. Bajo el título de *Transporte Marítimo e Logística Internacional* se organizaron dos mesas de debate.

La primera se denominó Contextualizacao da Estrategia Maritima do Eixo Atlántico. En ella hicieron uso de la palabra Fernando González Laxe que presentó el avance de la Agenda Marítima do Eixo Atlántico, trabajo en el que participaron los profesores Rui Azevedo (Universidade de Porto); Manuel Varela Lafuente (Universidade de Vigo); Carlos Pais Montes (Universidade da Coruña) e Ignacio González Liaño (CETMAR). Dicho documento fue distribuido entre los asistentes. Asimismo, D. José Antonio Ruiz de Casas (de la DG Regio de la Comisión Europea) disertó sobre “Contextualizando la Estrategia do Atlántico y los planes de acción”. Finalizó este primer bloque de presentaciones con la intervención de D. Joao Fonseca Ribeiro (Director Geral de Política do Mar do Governo de Portugal) que concretó “Las líneas maestras de la política portuguesa”. Estas tres ponencia fueron moderadas por el Presidente do Eixo Atlántico, D. José María Costa.

La segunda mesa de trabajo estaba concentrada en los aspectos operativos de la inserción territorial y el comercio exterior, así como de las necesidades logísticas para las actividades económicas. Fue moderada por D^a. Conceicao Santos (directora de servicios de estrategias de la DGPM). Formaron parte de la mesa de debate, D^a He Ding, conselheira económica de la Embajada de China en Portugal; D. Emilio Brogueira Dias, presidente do Consello de Administracao da APDL; D. Juan Martinez, Director Geral de VascoGallega; y D. Jorge Cruz Morais (presidente da EDP Internacional).

En el capitulo de conclusiones, el secretario general del Eixo Atlántico, Xoan Vázquez Mao sintetizó los puntos más sobresalientes de la jornada y concluyó afirmando que el siguiente año se seguirá organizando y convocando este Forum con nuevos temas y planteamientos.

A lo largo de la jornada, los más de 50 asistentes (invitados expresamente a la reunión) ejercitaron de manera muy activa el turno de preguntas y los debates fueron muy animados, resaltando en todos ellos el pleno convencimiento de la necesidad de contar con Foros como este; y de disponer de documentos previos que faciliten la información puesta la día sobre las perspectivas y horizontes de futuro.

Como principales conclusiones podríamos citar las siguientes.

El FORUM MARÍTIMO DO EIXO ATLÁNTICO debe profundizar y buscar ideas claves y pruebas consistentes porque el mar puede y genera grandes oportunidades de desarrollo. Por tanto, es preciso identificar una Agenda y un Plan de Acción, coordinado con las políticas de cada país, que permita definir nuestra posición y los parámetros de actuación.

Esta exigencia se ve cada día más necesaria en tanto que tanto la Comisión Europea como otros organismos e instancias internacionales va definiendo sus prioridades y objetivos de manera sistemática.

El FORUM enfatiza en el alto valor que poseen las actividades relacionadas con el mar en todos sus ámbitos; ya sea el económico, el social, el ambiental, el tecnológico, el industrial, el del conocimiento, el patrimonial,..... Todas las propuestas deberán contener y desarrollar dichas dimensiones, tal y como están expuestas en la Propuesta de Agenda y Estrategia Marítima presentada en este Forum.

Se constató que los puertos están conectados con su entorno, por lo que es preciso no entenderlos como entes aislados de las grandes cadenas de suministro global ni de las políticas regionales y locales.

Por eso, se constataba una gran unanimidad en los aspectos operativos de la inserción territorial y del comercio exterior de cara a un re-posicionamiento de los municipios y de las fachadas marítimas, tanto en sus planos de actuación como en los aspectos relacionados con la conectividad y la interoperatividad.

Asimismo, se insistió en las necesidades de planear y fomentar plataformas logísticas y desarrollar conexiones ferroviarias de cara a un mejor aprovechamiento de las ventajas comparativas y competitivas que poseen las ciudades y villas integrantes del Eixo Atlántico.

La conjunción de estrategias comunes en el campo del conocimiento, de la difusión de tecnologías y de la enseñanza constituye una palanca eficaz e imprescindible para el desarrollo. El reciente ejemplo de la puesta en marcha del Campus do Mar, aglutinante de las Universidades del norte de Portugal y de Galicia, es un magnífico ejemplo de concienciación presente y apuesta de futuro.

También se apunta que en los casos en los que exista un “consenso o un acuerdo político” entre las distintas fuerzas políticas, económicas y sociales resultará más fácil y más rápido salir de la recesión; y eliminar los actuales niveles de incertidumbre

En suma, el papel de las ciudades va a ser clave para reforzar la atraktividad y formular estrategias basadas en la dimensión marítima, como elemento de identidad, de legado, de compromiso

CAPITULO 2.- LOS PUERTOS Y SUS INTEGRACIONES EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO: Los cambios en las actividades marítimas

En el transporte marítimo asistimos, en la última década, a varios procesos simultáneos: un crecimiento espectacular del tráfico y de los flujos comerciales por vía marítima; se ha triplicado el tamaño de los buques portacontenedores en el último quinquenio; se ha efectuado una profunda dinámica de fusiones y adquisiciones en el ámbito de las líneas regulares; y las operaciones de transbordo de contenedores han aumentando de manera relevante. Como consecuencia de estas dinámicas, los puertos que proponen este tipo de tráficos y de servicios son los que más han crecido y, al mismo tiempo, se advierte una selección y jerarquía de puertos que los hace más atractivos de aquellos otros que basan su desarrollo en tráficos cautivos y en rutas subsidiarias.

La concentración de los tráficos de transportes, de las líneas regulares y de los operadores junto a la selección de puertos ha impulsado una mayor tendencia a la formalización de alianzas y establecimiento de redes entre empresas y puertos al objeto de reducir los costes unitarios (lograr economías de escala) y aumentar los ingresos (alcanzar posiciones más dominantes en el mercado). La consecuencia de ello son los importantes desplazamientos de los mercados hacia nuevos y menores lugares e innovadoras unidades comerciales.

La liberalización del comercio y el crecimiento económico de las economías en desarrollo han fortalecido la captación de nuevas cuotas de mercado a expensas de otros participantes. Prueba de ello, son los procesos de concentración de los tráficos, las alianzas entre empresas de transporte y la emergencia de nuevos puertos. En suma, presenciemos en la última década tres dinámicas conjuntas: a) el desplazamiento de los tráficos hacia nuevas áreas; b) la polarización de los tráficos y comercio en pocos puertos; y c) la progresiva marginación de ciertos puertos al quedar fuera de las rutas comerciales.

La capacidad de los buques contenedores se ha triplicado en los últimos 20 años. Esta mayor capacidad de carga obliga a modificar el tiempo de espera en los puertos pues requiere nuevas infraestructuras portuarias y tecnologías adecuadas y exige una mayor flexibilidad en las operaciones de carga y descarga. O sea, se requieren inversiones en instalaciones y equipamientos portuarios adecuadas.

El dinamismo de la concentración, plasmado en las fusiones y adquisiciones de empresas, se manifiesta en los siguientes datos: los primeros 25 operadores de contenedores cuentan con cerca de 6.000.000 de TEUS, equivalentes el 80% del total mundial; la mayoría de las empresas son asiáticas y la dinámica de los últimos años se presenta muy activa. Las alianzas entre empresas han consolidado una alta cuota de mercado (las tres primeras alianzas agrupan al 65% de los TEUs) lo que ha permitido a las empresas de transporte la posibilidad de consolidar volúmenes de carga, aumentar la frecuencia de los servicios, mejorar el aprovechamiento de los activos mediante el hecho de poder compartir buques, terminales, equipos y contenedores; así como poder emplear la mayor capacidad financiera para adquirir y reponer activos a largo plazo.

En suma, la transición experimentada en la década de los noventa ha supuesto una racionalidad de las rutas y una mejora de los servicios. Ello supone que se acentúa la selectividad de los puertos y la concentración de las cargas en determinadas áreas y rutas. Es decir, se asiste a una reducción del número de escalas; a una disminución del coste derivado de las conexiones y a una polarización de las cargas y descargas de mercancías en un número reducido de puertos.

Tres consecuencias se pueden extraer de estas dinámicas. La primera, es la reducción de escalas y el aumento de los transbordos que contribuye a la formación de megapuertos; esto es, responde a un más intenso número de operaciones y a una mayor oferta y existencia de nuevos servicios conexos, que incrementan el valor añadido del propio transporte. La segunda dinámica consolida la existencia de puertos secundarios, en la medida que las

instalaciones portuarias deben dotarse de nuevos servicios; facilitar las conexiones con otros medios de transporte; evitar la congestión de los tráficos; centralizar las cargas; formalizar la existencia de terminales y reducir los niveles de riesgo. Esta segunda línea de jerarquización de puertos impulsa la consolidación de las cooperaciones entre empresas transportistas y de terminales, siendo más fácil la posibilidad de compartir buques, que de compartir terminales portuarias. Finalmente, a través de la tercera dinámica se asiste a una nueva hegemonía de las rutas comerciales, atendiendo a los flujos económicos internacionales. El fuerte desplazamiento comercial marítimo hacia el sudeste asiático hace que los fletes oscilen de manera diversa en función de las direcciones y del sentido del tráfico, lo que repercute en las orientaciones y recomendaciones en torno a la ubicación y localización de empresas de producción y de servicios, lo que supone una nueva modificación de la geoestrategia económica mundial. Bajo estas nuevas concepciones, los agentes marítimos se internacionalizan y los operadores multi-modales desarrollan servicios globales

2. 1.- LOS PUERTOS Y SU INTEGRACIÓN EN LA CADENA DE SUMINISTRO GLOBAL

Es preciso definir los puertos en conexión con los esquemas de transporte; esto es, abarcando la inter-modalidad y la preeminencia de los hubs. El análisis del tráfico marítimo y la estructuración de las organizaciones portuarias responden a la definición de los ejes y a la combinación de los medios de transporte. Tales especificaciones facilitan la accesibilidad, la mejora de las sinergias, incentivan la integración, evitan la marginalidad, atraen las inversiones, incrementan las transferencias de carga e impulsan el desarrollo de nuevos tráficos.

De esta forma, los puertos responden a los retos de la inter-modalidad, mejorando la competitividad y tratando de potenciar su capacidad de atracción de flujos de cargas; y en segundo lugar, tratan de convertirse en hubs, para dotarse de una nueva dimensión territorial que incorpore más valor a los incrementos de los servicios prestados y reduzca los costes de transacción (Song, 2003).

Los puertos se convierten en un conjunto de plataformas logísticas integradas dotadas de una fuerte coherencia multidimensional en lo que concierne a los ámbitos de la gestión, políticas comerciales, financiación, redes informáticas, modos de intermediación, etc. (Huybrechts et al, 2002).

En este sentido, las políticas portuarias abordan los objetivos en términos de desarrollo económico y en el ámbito de la ordenación del territorio; a la vez que dicho enfoque supone el establecimiento de una jerarquización y de una incardinación en un nuevo marco internacional de los intercambios. Los transportes marítimos adquieren una dimensión internacional ya que los espacios marítimos son libres y el coste de uso de dichos espacios es nulo.

Dicha internacionalización de los mercados supone el análisis de una doble consideración: a nivel <macro>, definida por la mundialización de los intercambios y la globalización de la producción; y a nivel <micro>, dispuesta por la necesidad de reducir costes, generar economías de escala y por las prestaciones integradas del transporte. El crecimiento de la containerización y de los sistemas multimodales favorece las estrategias que integran los servicios “puerta a puerta” y acentúan la competencia, a la vez que subraya las nuevas oportunidades que aparecen; en la medida que existe una amplia diversidad de estrategias micro-económicas por parte de las firmas multinacionales, las opciones de desarrollo son amplias.

La década de los setenta, después del shock petrolero y la crisis económica, hace repensar el espacio y se crean las zonas urbano-litorales, que suponen un freno a la ubicación de las industrias pesadas en las proximidades de la costa. Se toman en consideración los problemas que crea la excesiva contaminación y crece la conciencia de defensa del medio ambiente, asistiendo a un repliegue/desplazamiento de las industrias hacia otras ciudades y áreas geográficas. En los años ochenta asistimos al apogeo de las nuevas actividades dependientes de los servicios, tales como el estocaje/almacenaje, la distribución, el comercio de importación/exportación, la utilización de los contenedores, que provoca una des-industrialización en ciertas áreas territoriales y una difusión de la multi-localización, factores que propician la consolidación de cadenas de puertos

o "ranges portuarios", des-localizando las zonas portuarias en relación a las ciudades que experimentan fuertes mutaciones de orden estructural y de ámbito espacial. Y, por último, el decenio de los años noventa viene marcado por la acentuación de las mutaciones en lo que se refiere a la gestión logística. Se aprecia una evolución técnica de los productos, una movilización de los flujos y modos de transporte, la organización de los mercados y, como producto de todo ello, los puertos se convierten en plataformas logísticas inter-modales. La consecuencia directa de este proceso es el aumento relativo de los costes fijos portuarios como respuesta inmediata a las mayores necesidades en infraestructuras, equipamientos, comunicaciones, tecnologías, etc. que suponen una tendencia creciente en el ratio costes fijos/costes totales.

TABLA 1.- NOTAS DISTINTIVAS DE LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

TRANSPORTE TRADICIONAL	TRANSPORTE INDUSTRIAL
Predominancia de factores político-culturales en la organización de las líneas del transporte marítimo.	La organización de los transportes marítimos es el resultado de la liberalización y de la intensificación de los intercambios mundiales.
Relaciones marítimas de nación a nación, transporte de materias primas y de productos acabados.	Relaciones marítimas inter-empresas, transporte de productos intermedios.
Independencia del ámbito de la producción de la esfera de los intercambios.	Interdependencia entre el transporte marítimo y los sistemas de producción.
Regulación del sistema de producción por medio de los stocks.	Intercambio de productos intermedios por vía marítima entre las diferentes fases de producción, debidas a la globalización y a la emergencia de un nuevo modo de regulación de la producción, no exclusivamente basado sobre los stocks.

El transporte no es una función apreciada por los productores en el funcionamiento de las empresas.	El transporte es considerado por los productores como un medio de valorización de la producción y como fuente de reducción de costes.
---	---

Fte) Elaboración propia

Así las cosas, las economías portuarias requieren de tres estrategias. La primera, una estrategia de concentración; en lo que se refiere a la capacidad de atracción y establecimiento de las sedes de armadores y agentes, con el objetivo de lograr una progresiva reducción de costes y una creciente concentración de tráfico. La segunda, una estrategia de intensificación del transporte; que afecta al número, tipo y tamaño de las embarcaciones, especialmente porta-contenedores, así como el establecimiento de acciones que reduzcan los tiempos de estancia, incrementen las calidades de los servicios ofertados, y amplíen los trayectos directos con otros puertos y áreas geográficas. Y la tercera, una estrategia de conjunto e integración; que, basada en la intermodalidad, sea capaz de desarrollar los equipamientos, instalaciones, plataformas logísticas y redes necesarias para el establecimiento de prioridades en lo que respecta a la calidad de los servicios, enfatizando su posición geográfica y los ejes del comercio internacional (Haralambides, 2002).

Se apuntan, en consecuencia, dos análisis en función de las estrategias planteadas. El primer análisis lo realizamos desde la perspectiva de la mercancía, en donde el papel de los puertos consiste en redistribuir la carga, integrar y combinar los distintos modos de transporte terrestre y marítimo, en mejorar e impulsar la calidad del intercambio y de la distribución, en las nuevas funciones de estocaje, en las necesidades de instalaciones portuarias especializadas, en los equipamientos portuarios con proliferación de zonas, áreas especializadas y diferenciadas, y en existencia de instalaciones apropiadas para cargas líquidas, mercancías y combinadas, que, junto a medios tales como grúas, pórticos, contenedores, automatización de terminales, etc. constituyen la esencia de la consolidación de un hub. El segundo análisis, lo efectuamos desde la relación al

buque y, entonces, las funciones portuarias requieren la existencia de medios imprescindibles para garantizar la presencia de las unidades de carga, tales como torres de control, acceso, circulación y guía; remolcadores, capacidad de maniobra, inmovilización del barco, suministros, energía, agua, reparación naval, son buenos ejemplos de los nuevos e imprescindibles requisitos.

TABLA N° 2.-EVOLUCIÓN Y CRONOLOGÍA DE LOS SISTEMAS PORTUARIOS

Fases	Características
Puertos de Estado, coincidente con la etapa de emergencia industrial (siglos XIX-XX)	<p>El Estado dominante mientras que el sector privado poco organizado.</p> <p>Fuerte relación entre nivel local/Estado.</p> <p>El Estado es quien invierte en infraestructuras y controla todo el proceso.</p>
Puerto Corredor, instrumentos de tránsito para los consignatarios y compañías marítimas	<p>Modelo subordinado, ofreciendo dispositivos de mínima resistencia a los flujos mercantiles.</p> <p>La lógica comercial está supeditada por la lógica industrial.</p> <p>Por tanto, el funcionamiento de los puertos se somete a las decisiones industriales.</p> <p>El Estado asume la organización del puerto en su totalidad: tanto en la dotación de equipamientos y servicios como en lo que respecta a la mano de obra.</p> <p>El puerto se considera distante de la ciudad y los actores locales están en desventaja</p>
Modelo técnico-organizativo portuario. El puerto como servicio público respondiendo a la primera fase mundializada	<p>Es adaptable y flexible para responder a los nuevas corrientes y flujos mercantiles y comerciales.</p> <p>El factor principal del puerto es su vinculación a los procesos de circulación de mercancías. Su objetivo es captar flujos para asignar mayor valor añadido a los productos.</p> <p>El Estado toma la iniciativa sobre presión del sector privado de dimensión internacional y de los procesos de adaptación de agentes portuarios y no-portuarios.</p>
Comunidades portuarias.	<p>Implica nuevas relaciones de partenariado y cooperación público/privado. Moviliza agentes económicos y flexibiliza</p>

	los regímenes administrativos de gestión de territorios portuarios.
La movilización de las empresas privadas	Las acciones estatales sobre inversiones en infraestructuras portuarias son disuasivas. Las medidas aplicadas se concentran en los regímenes concesionales de infraestructuras, equipamientos y servicios portuarios a las empresas comerciales. Se asiste a reformas en lo tocante a la organización portuaria. Emergen las actividades logísticas y la comunidad portuaria va a movilizarse para captar las oportunidades del mercado.

Fte) Elaboración propia.

A partir de la década de los noventa irrumpe la "segunda revolución logística" en los transportes marítimos y en las estructuras organizativas portuarias. Favorece los intercambios, sobre todo los intercontinentales y de los productos manufacturados (esencia de la mundialización), impulsando el transporte multimodal. Las mencionadas dinámicas obligan a los puertos a equiparse con terminales especializadas y con nuevas instalaciones, en la medida que el transporte se realiza sin ruptura de carga, por uno o varios medios de transporte; ya que es más fácil de manipular, llenar, vaciar y almacenar, no requiere hangares ya que se apilan; y por último, porque generan mayor productividad en la medida que un muelle de contenedores puede albergar y movilizar 10 veces más cargas/mercancías que un muelle clásico.

Los puertos, en consecuencia, tienen como objetivo facilitar de forma rápida, segura y fiable, las transformaciones y cambios de las mercancías. Muchas estructuras portuarias se convierten en hub's marítimos (esto es, nudos de redes) que albergan a los navíos-madre (mother ships) que alimentan a los portacontenedores de talla media (feeders), conformando un nuevo equilibrio: polo/núcleo central + plataforma logística.

TABLA 3.- CAMBIOS DE VALOR DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

RASGOS	ANTES	AHORA
Estancia	Larga. Constituía una variable no relevante.	Corta. En la actualidad es muy relevante y esencial.
Eficiencia	Venía determinada por el almacenamiento cautivo.	Hoy en día, lo principal es el tratamiento de los flujos de mercancías.
Valorización	Sobre el concepto de mercancía.	Las variables clave las constituyen el capital invertido; la existencia y conformación de cadenas productivas globales; y la circulación de los flujos de mercancías.
Vinculación	No se tenían en cuenta los efectos y las referencias relativas a espacios, tiempos y conexiones	Integra y conecta espacios selectivos (nodos y hubs); integra lugares y tiempos; e integra espacios y tiempos.

Fte) Elaboración propia

De esta forma, los puertos se reafirman como “nodos funcionales”, ejercitando funciones de atracción y de captación de tráfico, por un lado; como impulsoras, en segundo término, de una dinámica de desarrollo territorial específica para seducir y desviar flujos de cambios. En este sentido, los nuevos objetivos se centran en:

- a) atraer nuevos tráfico de mercancías;
- b) interconectar áreas económicas y formalizar corredores de transporte;
- c) captar inversiones para el impulso económico y territorial;
- d) estimular la interface “tierra-mar”; y
- e) adaptar permanentemente las nuevas normas institucionales y de regulación económica.

De ahí que la dinámica de la intensificación, masificación y especialización de los transportes y desarrollos portuarios lleve aparejado una mayor competitividad y

rivalidad, que alimenta la pugna entre equipamientos portuarios y plataformas logísticas.

Recientemente, también asistimos a un proceso de mayor partenariado público-privado y a una tendencia a mayores privatizaciones. Los nuevos retos del momento se centran en proporcionar servicios eficientes y de menores costes desde la perspectiva de los usuarios portuarios; en responder tecnológicamente al manejo de las cargas; en responder a las necesidades de los usuarios; en proporcionar servicios competitivos; en realizar inversiones para mejorar la eficiencia y en aumentar la capacidad, entre otros (De Rus et al, 2003).

Este modelo cambiante, tanto en los niveles de tráfico marítimo como en la actuación de los operadores, supone que, en primer término, las compañías navieras están cada vez más involucradas en las operaciones de las terminales; en segundo lugar, los operadores internacionales desean adquirir concesiones para albergar nuevas terminales; en tercer término, que aparezca un nuevo proceso de oferta de formatos y normativas sobre los arrendamientos y las concesiones, con lo que emerge un nuevo mercado de concesiones de terminales; y cuarto lugar, surgen nuevas formas de financiación y de situaciones de partenariado entre lo gubernamental y lo privado.

Sin duda alguna, la globalización marítima ha puesto de manifiesto las necesidades que son precisas tener en consideración para determinar la infraestructura portuaria y para la puesta en funcionamiento de los nuevos servicios marítimos. Ello comporta analizar los transbordos de mercancías; el desarrollo del intermodalismo y las plataformas de integración tierra-mar; y los nuevos servicios y cadenas logísticas. Una forma de expresarlo lo resumimos en la Tabla 4.

TABLA 4.- EVOLUCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS CLÁSICOS.	CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS MODERNOS EN LA ERA DE LA GLOBALIZACION
<p>Los puertos son puntos terminales.</p> <p>En los puertos se produce una ruptura de cargas.</p> <p>Los puertos constituyen zonas de almacenamiento prolongado de las mercancías.</p>	<p>Los puertos son nodos de transferencia de flujos.</p> <p>Elimina las posibilidades de ruptura de cargas.</p> <p>Posibilita la conformación de terminales marítimas.</p> <p>Los puertos constituyen hubs, centros de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente.</p>
<p>Los puertos se inscriben en zonas costeras desvinculadas de las regiones interiores.</p> <p>Los puertos se definen como zonas de quiebra de separación de las áreas de confluencia externas.</p> <p>Los puertos conforman hinterlands cautivos.</p>	<p>Los puertos poseen estrechos vínculos con las zonas interiores.</p> <p>Existe una intensa articulación entre los espacios interiores y exteriores.</p> <p>Se amplía y se consolida una vasta extensión de las zonas de influencia territorial.</p> <p>El intermodalismo y las mejoras físicas en lo tocante a la accesibilidad territorial propician la conformación de hinterlands ampliados cada vez más competitivos y además dejan de ser áreas cautivas de cada puerto.</p>
<p>Los puertos se organizan sobre la base de flujos muy determinados.</p> <p>Las mercancías que se transbordan, cargan y descargan corresponden a clientes tradicionales.</p> <p>Los contactos comerciales son reducidos</p>	<p>Las características tecnológicas y el desarrollo del contenedor aceleran los flujos de mercancías e integran los procesos productivos fragmentados en nuevos espacios económicos.</p> <p>Articulan y favorecen nuevas y distintas</p>

y muy rutinarios.	conexiones con regiones distantes del interior.
Los puertos no desempeñan un papel relevante en la evolución de las economías de un país.	Los puertos revalorizan la localización territorial. Fortalecen la posición como nodos de alcance. Los puertos disputan áreas económicas tradicionales de los puertos vecinos.
La falta de integración de los sistemas de transporte era generalizada en las áreas más periféricas y atrasadas.	Los puertos impulsan y requieren de una mayor integración del sistema de transporte. Potencian el intermodalismo. Los puertos se integran en redes.

Fte) Elaboración propia

En resumen, los puertos ya no operan en un ambiente aislado. Se enfrentan a las mismas fuerzas competitivas que las empresas de cualquier otro sector. Hay rivalidad entre los competidores existentes, posibilidad de sustitutos globales y presencia de poderosos clientes y poderosos proveedores.

2. 2. CONCLUSIONES

Las señales del mercado marítimo a escala global han permitido contemplar el hecho de que los puertos ya no son “refugio cotidiano” y se convierten, bajo el nuevo escenario, en captadores de tráfico y en buscar la concentración de los centros de cargas con el objetivo de reducir las escalas. En suma, a subrayar que la finalidad primordial es la gestión y su eficiencia. Y este concepto de eficiencia se mide por la productividad y por el posicionamiento.

La creciente competencia portuaria se centra en: precios, rutas, tecnología, plazo de entrega de mercancías y seguridad (Sánchez et al.2003). La emergencia de las terminales de carga permite agilizar las funciones de los operadores y transportar todo tipo de productos manufacturados. En ese

sentido, la propuesta ha de fundamentarse en favorecer las nuevas prestaciones de servicios; en las mejoras en el suministro y en la oferta de equipamientos; y en la necesidad de contar con un nuevo marco jurídico que sea estable y que contemple la participación privada.

En consecuencia, se debe propiciar el aumento de la productividad por medio de dos vectores: el primero, consistente en generar nuevas oportunidades de negocios; y, el segundo, viene definido por prestar mejores servicios a los clientes, bien a través de una mejor calidad de la información e intercambios de datos, bien a través de mejores equipos de manipulación de cargas, bien por un más óptimo sistema de atraques que permita reducir la estadía de los barcos en los puertos.

La más intensa competencia mundial exige plantear medidas apropiadas para evitar la desregulación absoluta (que sería utilizada por los grupos de presión para la obtención de rentas monopolísticas) y proteger la competencia (para evitar las prácticas desleales y posiciones de abuso dominantes que causan efectos perversos en el propio sistema y en la rivalidad portuaria-territorial). Asimismo, confiere la necesidad de implementar mecanismos que garanticen la competencia entre operadores, ajustados a sus demandas comerciales y en el que los sistemas tarifarios permitan aplicar políticas macro y micro y se evite la individualización de las medidas ajenas a la libre competencia.

Para lograr aumentar la competitividad portuaria se requiere ampliar el tamaño de las terminales, adquirir tecnologías e instalaciones modernas y adecuadas; y aumentar los calados para reducir los costes medios por unidades de carga. La posibilidad de lograr economías de escala está condicionada por una cierta gama de factores endógenos, como la productividad de la fuerza laboral y el espacio disponible; y por factores externos, los derivados de la competencia de otros puertos que sirven al mismo territorio, las necesidades de los clientes, la disparidad de las cargas y la estacionalidad de los flujos de mercancías.

En suma, las nuevas estrategias portuarias deben cambiar el concepto de “territorio y flujos cautivos” por el de “ampliar la zona de influencia de los

puertos”, lo que se llame en términos de economía territorial el “Hinterland de la globalización” (o zona de influencia espacial globalizada). Y, para ello, es preciso promover la libertad de entrada y salida de operadores privados en las terminales marítimas y que el marco reglamentario no incluya ninguna barrera de entrada a los nuevos operadores.

Finalmente, los nuevos conceptos de la normativa liberalizadora en materia portuaria han de hacerse eco de las nuevas lógicas económicas. Nos referimos a la posibilidad de “crecimiento hacia fuera” que aliente la participación privada en las prestaciones de servicios, en el suministro de instalaciones y en el incremento del valor añadido en las mercancías transportadas, siempre bajo la igualdad de condiciones de todo el sistema portuario.

Los ejes vertebradores de la nueva estrategia portuaria deberán concentrarse en los siguientes aspectos: en primer lugar, responder a la actividad industrial y de servicios mediante la configuración de un nodo de concentración ligado al funcionamiento de los mercados de su área de influencia de la economía internacional; y en segundo término mejorar el posicionamiento de los puertos como nodos logísticos estratégicos del transporte, fomentando la intermodalidad con otros modos de transporte y mejorando la accesibilidad terrestre de los puertos.

Bajo estos objetivos, la especialización funcional de los puertos españoles y portugueses guarda relación con el perfil de la estructura económica de cada zona, destacando aquellas mercancías que intervienen y poseen vinculación con los sectores y actividades predominantes en el hinterland; en tanto que también podemos subrayar un grado de especialización-diversificación que responde al grado de relación con la economía internacional (Boferull,2003; González-Laxe & Novo-Corti,2007; González-Laxe,2009)

Un aporte sustancial de nuestras tesis consiste en ubicar la unidad de análisis en la conformación de un espacio global que se articula crecientemente a través de redes y de flujos. Esta conceptualización nos permite revelar las estructuras, las configuraciones, las dinámicas y las tendencias, rompiendo con

dos propiedades fundamentales del análisis espacial tradicional; es decir, la resistencia física a los cambios y a la ordenación territorial que se ven eclipsadas cuando el espacio y el tiempo son a la vez sincrónicos y menos jerarquizados (Caravaca,1998); y cuando lo que valoriza son las cualidades de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada (Castells,1997). De esta manera, predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, aun a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y transportes (Martner-Peyrelongue,2007).

Así, por ejemplo, la macro-rexión Galicia-Norte de Portugal o las regiones marítimas mediterráneas, deben convertirse en un referente sobre las nuevas dinámicas territoriales basadas en redes, que cambien de forma permanente, y que organicen el espacio en función de la posición que ocupen, en ellas, los distintos lugares y actores.

Yendo un poco más allá los nuevos espacios de redes y de flujos permiten estimular la configuración de corredores multimodales que deben funcionar como ejes de articulación técnico y espacial frente a las dinámicas de la fragmentación de las cadenas de producción y distribución propias de la actual fase globalizadora.

Dichos corredores multimodales deberían forjarse a través de las ciudades portuarias de las macro-regiones; y, a partir de las mismas, considerar una serie de servicios, de terminales especializadas, de tecnologías, y de una normativa y regulación capaz de estimular las actividades de mayor valor añadido que demanden las actuales formas de producción-distribución. Porque, tal y como se desprende de las críticas a aquellas teorías que solo destacan la interacción de los rendimientos crecientes, los costes de transportes y la movilidad de los factores productivos (Fujita et al,2000), tenemos que los nuevos espacios de redes y de flujos contemplan el hecho de que los razonamientos no pueden reducirse a la suma de los comportamientos individuales; sino que la localización de las actividades productivas y su

desarrollo están condicionadas por el resultado de las fuerzas sociales complejas; en donde los individuos intervienen y adoptan decisiones; a la vez que los mecanismos de toma de decisiones por parte de los actores están condicionados por su propia evolución histórica, sus desarrollo organizativo; su posición en la división internacional del trabajo y en el propio sistema-mundo, por los condicionantes políticos o geopolíticos, etc.

O sea, nuestras decisiones se sustentan bajo una racionalidad situada (por tanto, no es absoluta) en donde el territorio aparece como una variable activa; y, en consecuencia, no pasiva (Martner-Peyrelongue,2007). Y, en donde los razonamientos son holísticos (en el sentido de que el todo es más que la suma de las partes) y sistémicos (porque no se parten de esquemas de causalidad simple, sino que se consideran el conjunto de relaciones relevantes y sus propias interacciones).

Desde esta perspectiva se subraya la relevancia que poseen los puertos en su apuesta por una mayor apertura exterior y por su conexión con operadores internacionales, que permitirá resaltar su específico patrón de especialización. Su propensión exportadora deberá impulsar la capacidad de dinamizar las economías regionales próximas a las instalaciones portuarias. Y, de esta manera, las distintas opciones de los puertos pasan por la definición de unas estrategias específicas definidas en función de las diferentes composiciones sectoriales de las cargas asociadas a los puertos y de las actuaciones conjuntas con otros puertos del corredor.

La propia internacionalización empresarial y la reorganización de las estrategias de los operadores junto a la emergencia de las redes transeuropeas de transporte acelerarán un flujo de intercambios comerciales con menores costes de transporte y una reducción de los plazos de entrega de las mercancías. Este escenario incrementa la competitividad y la propia rivalidad entre puertos cercanos.

Los puertos españoles, ante la nueva distribución del transporte marítimo, deberán situarse en posiciones cada vez más competitivas. En el ámbito del

Mediterráneo, la presencia de hubs portuarios, como Algeciras (con presencia de Maersk y Hanjin); y de potentes puertos como Valencia (con presencia de MSC); de Barcelona (con presencia de Hutchison Port Holdings); o de Tarragona (con presencia de Dubai Ports) subrayan la existencia de centros portuarios robustos. En el caso del Atlántico Europeo, las dificultades para los puertos españoles son mayores, debido al fuerte peso que poseen las radas portuarias del Northern Range (Rotterdam, Bremen, Hamburgo, Amberes, Zeebrugge) tanto en la captación de tráfico como en lo relativo a la presencia de los operadores internacionales más importantes. Se puede llegar a afirmar que estos últimos puertos se asocian como un corredor multimodal conformando una de las áreas de mayor influencia mundial (Notteboom, 1997, 2006).

De ahí, que algunos puertos españoles traten de consolidarse como plataformas portuarias abiertas y competitivas para lo que se necesitan fuertes inversiones en las infraestructuras y equipamientos para incentivar el proceso de consolidación de los enclaves portuarios y el desarrollo de zonas logísticas y de servicios próximos a los recintos portuarios. (Coto Millán & Inglada, 1999); en tanto que los puertos atlánticos deben abordar un cambio de fase y de centralidad dentro de un obligado re-acomodo en el sistema mundial. En suma, se trata de evitar una dispersión y desconcentración de fases y de actividades que impidan apostar por un Hinterland de la globalización.

En resumen, las nuevas normativas española y portuguesa buscan acomodar la modernización de los puertos con los mayores niveles de liberalización y competencia; integrando nuestros patrones diferenciales en el mercado global y con la dinámica mundial; y asociando el partenariado público-privado al objeto de consolidar centros de distribución de mercancías a escala europea.

CAPÍTULO 3.- A POLÍTICA PORTUÁRIA NA EUROPA

3. 1. INTRODUÇÃO

A consecução do mercado interno do transporte continua a ser uma rubrica pendente da União Europeia desde que, em 1992, o Tratado da União Europeia estabeleceu os fundamentos políticos, institucionais e orçamentais da Política Europeia de Transporte, e fixou como objetivo a criação de uma Rede Transeuropeia de Transporte para viabilizar o mercado interno e o desenvolvimento coerente do conjunto da Comunidade.

Durante estes anos, a Política Europeia de Transporte foi evoluindo para superar os obstáculos e as deficiências que estrangulam o seu sistema de transporte, e poder adaptar-se às novas condicionantes derivadas da ampliação da União e aos desafios do âmbito internacional. Foram conseguidos grandes avanços, tais como a iniciativa do Céu Único Europeu, o aumento da segurança e proteção nos meios de transporte, as novas normas sobre condições e direitos dos passageiros, que constituem alguns exemplos de relevo.

Mas, apesar dos avanços conseguidos, o sistema de transporte europeu continua a sofrer estrangulamentos no âmbito da infraestrutura de transporte e do investimento, da inovação e do mercado interno. Um cenário que a UE não se pode permitir manter se quer fortalecer a competitividade do seu sistema de transporte, das suas empresas e da sua economia.

O guião da Comissão Europeia para o espaço único europeu de transporte que a Comissão Europeia apresentou no seu Livro Branco¹ foi uma boa notícia. A Comissão revê a evolução do sector dos transportes, os seus desafios futuros e as iniciativas políticas que prevê empreender. O seu objetivo principal é sustentar o progresso económico europeu, melhorar a competitividade, e oferecer serviços de mobilidade de grande qualidade, tudo isto utilizando os

¹ Livro Branco do Transporte. Guião para um espaço único europeu de transporte: por uma política de transportes competitiva e sustentável. COM (2011) 144 final de 28 de março de 2011.

recursos de forma mais eficiente para conseguir, em 2050, a redução de 60% das emissões de gases de efeito de estufa por parte do transporte.

3. 2.- O CONTEXTO PORTUÁRIO EUROPEU NO MUNDO

A União Europeia encontra-se imersa no processo de construção de um espaço europeu de transporte que deve ser capaz de aproveitar as oportunidades do seu mercado interno e contribuir para o desenvolvimento de uma economia eficaz e moderna para competir, nas melhores condições possíveis, com outras potências mundiais.

Desde que se iniciou este processo, a definição da política do transporte da UE foi, logicamente, evoluindo para superar os obstáculos e deficiências que estrangulam o nosso sistema de transporte, adaptar-se às novas exigências de uma União Europeia ampliada, que conta já com 500 milhões de cidadãos, e dar suporte aos novos desafios impostos pelo espaço internacional. Um espaço cada vez mais competitivo, onde os efeitos da globalização exigem uma ação coordenada, e no qual a segurança e o factor ambiental adquiriram uma importância superlativa.

Durante os últimos anos testemunhamos a incorporação do conceito “autoestrada do mar” na política do transporte da União Europeia, da identificação do transporte marítimo, por ferrovia e por vias navegáveis, como eixos centrais da referida política, ou da consolidação da noção “comodalidade”. De facto o transporte, fundamental para a nossa economia, exige uma permanente adaptação das políticas nacionais e supranacionais que lhe permitam responder da forma mais rápida possível aos novos desafios que enfrenta.

Apesar da União Europeia representar aproximadamente 7% da população mundial, os seus intercâmbios comerciais com o resto do mundo representam cerca de uma quinta parte das importações e exportações mundiais. Neste âmbito, há evidências claras do benefício do mercado único na Europa: facilita

enormemente os intercâmbios entre os países da União Europeia, pois estes representam dois terços de todo o comércio da UE.

É indiscutível que o transporte marítimo foi uma das pedras basilares do crescimento económico, não só da Europa, como a nível mundial. Basta recordar que 80% do comércio mundial se realiza por via marítima. No entanto, a repercussão da crise financeira internacional na economia real está a produzir os seus efeitos no sector do transporte marítimo. Tal como aponta a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), o ano 2008 foi um ponto de inflexão importante na história da economia e comércio mundiais. A restrição do crédito provocada pela crise financeira mundial, somado à menor procura de mercadorias e serviços de transporte, reduziram o ritmo de crescimento do comércio marítimo internacional em 2008. A UNCTAD adverte, na sua publicação “O transporte marítimo em 2010”, que apesar do sector estar a registar uma recuperação mundial, esta é desigual, é mais lenta que as que tiveram lugar após as recessões anteriores, e está sujeita a numerosas incertezas e à frágil situação económica mundial. Face a esta situação, a Europa deve estar preparada e deve planificar cuidadosamente o funcionamento contínuo do transporte marítimo e a sua contribuição à recuperação da economia mundial.

Os portos concentram um fluxo importante de importação e exportação de manufacturas e produtos semi-elaborados que fazem parte de processos produtivos para os quais a logística é um factor de competitividade. Nos últimos anos, as Autoridades Portuárias foram-se juntando ao desenvolvimento de actividade logística na sua estratégia de desenvolvimento portuário. No contexto actual podemos dizer, em linhas gerais, que a função básica do porto de “passagem da mercadoria pelos terminais” não constitui já um factor diferencial para os usuários do porto. E apesar da melhoria dos acessos terrestres aos portos e dos sistemas de comunicação terrestres determinarem as suas áreas de influência, hoje em dia a estratégia de desenvolvimento da função logística do porto surge como um elemento diferenciador da oferta portuária, e contribui, também, para a fidelização dos seus fluxos de transporte marítimo e à captação de outros novos.

Posto isto, nem todos os portos desempenham o mesmo papel, nem todos os processos produtivos se apoiam em todos os portos. O grau de desenvolvimento da economia regional na qual se insere o porto, ou a acessibilidade aos mercados internos de consumo, determinam em boa medida o potencial logístico do porto. Em qualquer caso, devemos distanciar-nos de um enfoque no qual se conceba o transporte marítimo como mais um segmento na cadeia de transporte. Uma União Europeia competitiva no mercado internacional exige um enfoque integrado de uma ampla gama de factores, na qual o transporte marítimo vai inevitavelmente ligada à qualidade dos serviços, da organização portuária, de boas ligações do porto com o seu hinterland e do desenvolvimento logístico.

3. 3. OS PILARES DA POLÍTICA PORTUÁRIA EUROPEIA

Neste novo quadro político e económico, os portos e o transporte marítimo devem cobrar um especial protagonismo. A capacidade deste modo económico de transporte como alternativa de outros menos sustentáveis e eficazes fazem dele um elemento chave na política de transporte actual. Os mais de 1.200 portos, distribuídos ao longo dos aproximadamente 100.000 quilómetros de costas europeias, são fundamentais para o desenvolvimento do transporte marítimo na Europa. Mas além disso, hoje, o porto vê o seu papel ampliado como ponto-chave de transferência modal para desempenhar de forma gradual uma função logística.

O primeiro Livro Branco de Transporte² da Comissão Europeia reuniu uma série de medidas direccionadas a conseguir um "sistema de transporte eficaz, seguro, com respeito às melhores condições sociais possíveis e respeitoso com o ambiente", constituindo um ponto de inflexão a favor de uma concepção integrada da globalidade dos transportes com base num princípio de "mobilidade sustentável". A abertura do mercado do transporte foi a pedra basilar da política que marcou a Comissão Europeia.

² Livro Branco sobre o rumo futuro da política comum de transportes. COM (92) 0494 de 2 de dezembro de 1992.

E apesar de se ter reconhecido a grande contribuição do transporte marítimo e dos portos para o desenvolvimento do comércio internacional e intracomunitário, não se tomaram as medidas suficientes para fomentar este meio de transporte e explorar o potencial dos portos do qual a Europa devia beneficiar. A política europeia simplesmente relegou o papel dos portos a meros ligações da cadeia de transporte.

A necessidade de dar ao sector portuário o seu lugar na política de transporte levou a Comissão Europeia a publicar, em 1997, o seu Livro Verde de Portos e infraestrutura Marítima³, com o qual, pela primeira vez, abriu o debate às partes interessadas do sector sobre as linhas de actuação que deviam desenvolver-se para melhorar a eficiência dos portos e das infraestruturas portuárias e marítimas. O objetivo era conseguir um sector moderno, eficaz, competitivo e integrado, junto com os demais meios, na cadeia de transporte.

Três foram as linhas principais de actuação apresentadas no Livro Verde: a) a transparência do financiamento das infraestruturas portuárias; b) a liberalização dos serviços portuários; e c) a integração dos portos na Rede Transeuropeia de Transporte. Hoje, todos eles continuam a ocupar um lugar central na agenda da Comissão Europeia.

Relativamente ao financiamento das infraestruturas portuárias, as primeiras ações da Comissão centraram-se em elaborar um inventário sobre o financiamento público dos principais portos europeus com tráficos internacionais; bem como sobre as suas práticas tarifárias com o objeto de identificar as possíveis distorções de competência e poder actuar posteriormente. No entanto, a escassa transparência dos portos neste âmbito dificultou a análise da situação que a Comissão pretendia. No ano 2002, a Comissão Europeia elaborou um Vade-mécum sobre as normas comunitárias em matéria de ajudas estatais e de financiamento de construção das infraestruturas portuárias, no qual esclarecia,

³ Livro Verde sobre os portos e a infraestrutura marítima. COM (97) 678 de 10 de dezembro de 1997.

sem excessiva profundidade, os casos nos quais o financiamento público dos portos contrapunha as normas do Tratado da UE.

Em relação com os portos na Rede Transeuropeia de Transporte, a Decisão nº 1346/2001 lograva integrar os portos marítimos, portos interiores e terminais intermodais na Rede.

Por último, no que respeita à liberalização dos serviços portuários, existiram duas as tentativas de regulação da Comissão mediante a aprovação de uma Directiva “relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários”. A primeira tentativa, iniciada em 2001, e a segunda, três anos depois, fracassaram, em ambos os casos, pelo atraso das propostas do Parlamento Europeu (em 2004 e 2006, respectivamente). A razão advogada pela Comissão tinha sido a necessidade de que os sistemas nacionais em matéria de serviços portuários da UE se ajustassem às liberdades garantidas pelo Tratado (livre estabelecimento, livre circulação de trabalhadores de bens e serviços) e pelas suas normas de concorrência. A inclusão de determinados serviços como a pilotagem e a estiva; a auto-assistência; e o reconhecimento do direito de eleição dos trabalhadores por parte do prestador de serviços em ditas propostas, constituíram alguns dos aspectos mais controvertidos das propostas legislativas. A ausência de um quadro regulador dos serviços portuários obriga a que os conflitos sobre a aplicação destas normas continuem a resolver-se caso a caso.

Este duplo fracasso da Comissão Europeia obrigou esta a abrandar o processo regulador nesta matéria e iniciou um processo de consultas com o sector sobre os temas de maior relevância que considerava deviam fazer parte de uma futura política portuária europeia.

O fracasso das duas tentativas de liberalizar os serviços portuários, como resultado da pressão do sector e do atraso de ambas as propostas pelo Parlamento Europeu, motivou que o Comissário de Transportes, vários anos mais tarde, em 2007, apresentava pela primeira vez a sua Política Portuária Europeia, através de um documento, em forma de Comunicação, no qual se

reúnem uma série de medidas com um enfoque "soft law" para conseguir um sistema portuário europeu eficaz.

A Política Portuária Europeia identifica seis eixos de acção: 1) o rendimento dos portos e ligações interiores; 2) o aumento da capacidade portuária respeitando o ambiente; 3) a modernização e o desenvolvimento da tecnologia para a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras, 4) a aplicação de regras do jogo justas; 5) o estabelecimento de um diálogo estruturado entre os portos e as cidades; e 6) a formação, a saúde e segurança no trabalho portuário. Vamos desenvolver os referidos eixos:

a) O rendimento dos portos e sua ligação com o Hinterland. A propósito da revisão da Rede Transeuropeia de transporte, a Comissão Europeia anuncia que avaliará a situação das ligações dos portos com o Hinterland e outras necessidades que devam ser resolvidas na matéria, assim como a sua incidência numa rede de fluxos de tráficos equilibrada.

b) Aumentar a capacidade respeitando o ambiente. Tendo em conta que a insegurança jurídica que, por vezes, a aplicação da legislação ambiental produz no desenvolvimento de novas instalações ou na melhoria das instalações existentes, a Comissão publicará directrizes sobre a aplicação da normativa comunitária do ambiente no desenvolvimento das infraestruturas portuárias. Afim de conseguir a aplicação efectiva da Directiva sobre instalações receptoras de resíduos pelas EM, adianta na Comunicação uma consulta às partes interessadas para melhorar os mecanismos previstos na Directiva e sua aplicação harmonizada. Faz uma chamada de atenção aos portos sobre a necessidade de um maior envolvimento na gestão da água e dos sedimentos. Anuncia, também, a sua intenção de reduzir a poluição atmosférica e as emissões de gases de efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, propondo concretamente incentivos adequados, como a supressão das desvantagens fiscais aplicáveis ao fornecimento de electricidade a navios em porto a partir da rede terrestre.

c) Modernização. Propõe a simplificação dos procedimentos administrativos do transporte marítimo de curta distância mediante a criação de um quadro aduaneiro e comercial no qual são exigidos menos documentos, e que inclua um espaço próprio para a transmissão de dados. Aposta, também, pela criação de um Espaço Comum Marítimos sem barreiras. Fomentará a inovação tecnológica sobre os equipamentos portuários, entre outros meios, através dos Programas Quadro de Investigação da UE. Por outro lado, a Comissão pretende desenvolver um sistema comum de indicadores aplicáveis a todos os meios de transporte que permita uma maior especificação a nível local.

d) Regras do jogo justas. Transparência para os investidores, operadores e utentes. Para criar um quadro de igualdade de condições para os portos europeus, a Comissão anunciará na próxima publicação directrizes de apoios de Estado nos portos, bem como a ampliação da aplicação da Directiva 2006/111 a todos os portos comerciais, independentemente da sua facturação. As concessões portuárias estão sujeitas às normas e princípios do Tratado, devem estar abertas à concorrência e garantir a imparcialidade do procedimento de selecção. A sua duração, não deve limitar a livre concorrência mais do que o necessário para garantir a amortização dos investimentos e um rendimento aceitável do capital investido, mantendo simultaneamente o risco inerente à exploração por parte do concessionário. Os serviços portuários “técnico-náuticos”, principalmente o reboque e a amarração, estão estreitamente relacionados com a segurança portuária, pelo que podem ser prestados pela administração pública ou tratar-se de serviços de interesse económico geral, caso em que ficam submetidos às normas do Tratado. Quanto à pilotagem, a Comissão Europeia considera que devem conceder-se excepções à pilotagem obrigatória no caso dos utentes frequentes, sempre que se garanta a segurança. No caso dos serviços de manipulação de mercadoria, os trabalhadores são geralmente contratados pelos operadores de terminais, enquanto que, em alguns portos, são contratados através de “pools”, entidades encarregadas de contratar e formar os trabalhadores portuários. A Comissão sublinha que estes acordos não devem utilizar-se para impedir que determinadas pessoas ou empresas, devidamente qualificadas, prestem serviços de manipulação de

mercadorias. Também não podem ser utilizados para impor aos empresários mão-de-obra que não necessitam, já que este tipo de actuações poderia infringir as normas do Tratado. A Comissão sugere o estabelecimento de espaços próprios de facturação que facilite os trâmites dos usuários e anuncia a sua intenção de contribuir para a difusão das boas práticas sobre transparência nesta matéria. Trabalhará sobre um inventário dos problemas que se colocam no âmbito da concorrência entre os portos da União Europeia e os portos dos países vizinhos cujas normas ambientais, sociais, etc. são menos estritas.

e) Diálogo Porto-Cidade. Examinará possíveis fontes de financiamento destinado a melhorar a integração dos portos nas cidades, para aumentar a cooperação entre as autoridades do porto e a cidade. Na Comunicação anuncia-se que se promulgará um dia europeu marítimo, e a celebração de uma jornada de portas abertas nos portos comunitários. A Comissão pretende avaliar a influência das medidas de segurança, proteção contra o terrorismo e a delinquência e ditar directrizes para conciliar ditas medidas com um grau razoável de abertura e acessibilidade às zonas portuárias.

f) O trabalho nos portos. A Comissão centrará as suas actividades em três questões principais: fomentar o diálogo social estruturado à escala europeia; propõe um quadro para o reconhecimento mútuo da formação dos trabalhadores portuários nos distintos sectores da actividade portuária; e vigilar a aplicação das normas comunitárias sobre saúde e segurança dos trabalhadores nos portos comunitários.

Tabela 1. Propostas políticas incluídas na comunicação sobre política portuária de 2007

Área política	Propostas políticas	Calendário previsto
Actuação portuária e ligações com o Hinterland	Avaliação das ligações dos hinterlands portuários e necessidades num contexto de revisão das TEN-T a médio prazo	2009-2010
Capacidade de expansão, ainda que respeitando o ambiente	Directrizes sobre a aplicação da legislação ambiental comunitária no desenvolvimento portuário	2009
	Consulta sobre a melhoria da Directiva 2000/59/EC sobre instalações portuárias	2009
	Consulta dos portos sobre a gestão das costas dos rios, qualidade das águas costeiras e poluição terrestre	Não indicado (em curso parcialmente)
	Medidas dirigidas a reduzir as emissões dos barcos nos portos, incluindo incentivos apropriados	2009
Modernização	Formatos electrónicos para aduanas e comércio, incluindo uma única plataforma para a entrega de dados	Já proposto
	Proposta legislativa sobre a criação de um Espaço de Transporte Marítimo Europeu sem fronteiras	2009
	Documento político sobre o emprego do comércio marítimo “electrónico”	2009
	Apoio da UE à investigação e inovação em matéria de infraestruturas e operações portuárias no contexto do Sétimo Programa Quadro (7PM)	Em processo até 2013
	Indicadores europeus genéricos de actuação	2009
Nível de campo de jogo – clareza para investidores, operadores e utentes	Opiniões sobre o papel das Autoridades Portuárias	Incluído no texto
	Directrizes sobre as ajudas estatais aos portos	2009
	Extensão da Directiva 2006/111/EC sobre transparência em todos os portos mercantes	Provavelmente 2009
	Directrizes sobre concessões portuárias	Incluído no texto
	Directrizes sobre serviços técnico-náuticos	Incluído no texto
	Directrizes sobre manejo das mercadorias (quadros de mão de obra)	Incluído no texto
	Divulgação de boas práticas sobre transparência nas tarifas portuárias	Não indicado
Inventário dos problemas de competitividade com os portos vizinhos de fora da UE, para ser tratados nas relações externas da UE	Não indicado	

Estabelecimento de um diálogo estruturado entre portos e cidades	Organização de um “dia anual europeu “de portas abertas nos portos”	Anualmente com “dia marítimo” em Maio
	Exame dos possíveis recursos de financiamento para apoiar a melhoria da integração dos portos com as cidades	Não indicado
	Avaliação do impacto das medidas de segurança e directrizes sobre a reconciliação das necessidades em matéria de segurança com o acesso às áreas portuárias, incluindo o exame de um modelo europeu para cartões de acesso ao porto	Não indicado (em curso parcialmente)
Trabalho nos portos	Fomentar o estabelecimento de um comité europeu para o diálogo social e sectorial sobre portos	2009
	Proposta para um quadro mutuamente reconhecível sobre a capacitação dos trabalhadores portuários em diferentes campos das actividades portuárias	Não indicado
	Controlo da implementação nos portos das normas comunitárias sobre segurança e saúde dos trabalhadores	Não indicado
	Recolha de estatísticas relacionada com os acidentes	Não indicado

Fonte). Elaboração própria com base em textos da Comissão Europeia, 2007

A diferença da Política de Transporte de 1992, que apontava a necessidade de melhorar a eficiência dos portos, em alguns casos limitada por questões de organização do órgão gestor do porto, a Política Portuária Europeia vai mais além do recinto portuário, e manifesta a importância fundamental para os portos, não só de instalações adequadas, como também de boas ligações, fiáveis e sustentáveis, com o seu hinterland.

Independentemente de ser competência dos Estados Membros, a importância que este assunto tem para o sistema de transporte europeu no seu conjunto levou a Comissão a incluir na sua agenda de trabalho a avaliação das ligações interiores dos portos e as necessidades na matéria, assim como a sua incidência numa rede equilibrada de fluxos de tráfico.

A Política Portuária Europeia adquire uma dimensão ambiental. Trabalha-se para conseguir a aplicação efectiva e harmonizada da Directiva sobre instalações receptoras de resíduos pelos Estados membros, uma maior implicação dos portos na elaboração de gestão das costas no âmbito da Directiva quadro sobre a água⁴ ou na qualidade das águas costeiras, e na redução das emissões de efeito de estufa nos portos.

No caso de desenvolvimento de novas instalações ou a melhoria das instalações existentes, a Comissão requer das autoridades públicas que examinem as opções mais benéficas para o interesse público, tomando em consideração a normativa europeia de protecção ambiental (principalmente a Directiva sobre habitats⁵, a Directiva sobre aves⁶, a Directiva quadro sobre a água⁷ e a Directiva sobre os resíduos⁸). A necessidade de despejar as dificuldades na aplicação desta normativa, principalmente as derivadas das Directivas sobre aves e habitats, levou a Comissão a elaborar as directrizes sobre a aplicação da

⁴ Directiva 2000/60/CE de 23 de outubro de 2000 pela qual se estabelece um quadro comunitário de actuação no âmbito da política de águas.

⁵ Directiva 92/43/CEE de 21 de maio de 1992, relativa à conservação dos habitats naturais e da fauna e flora silvestres.

⁶ Directiva 79/409/CEE de 2 de abril de 1979, relativa à conservação das aves silvestres.

⁷ Directiva 2000/60/CE de 23 de outubro de 2000 pela qual se estabelece um quadro comunitário de actuação no âmbito da política de águas.

⁸ Directiva 99/31/CE de 26 de abril de 1999 relativa ao despejo de resíduos.

normativa comunitária de ambiente ao desenvolvimento das infraestruturas portuárias.

Uma questão de especial relevância na Política Portuária é a criação de um espaço europeu marítimo sem barreiras. O transporte marítimo encontra-se sujeito a complexos procedimentos administrativos, mesmo no caso do transporte marítimo intracomunitário com mercadorias comunitárias no qual os navios navegam unicamente entre portos da UE com mercadorias em livre circulação. Esta situação é exclusiva do transporte marítimo, e implica custos administrativos que o coloca em grande desvantagem relativamente aos demais meios de transporte, e dificultando ao mesmo tempo a sua plena integração nas cadeias logísticas.

Os procedimentos aos que se submete o transporte marítimo resultam da aplicação de um amplo leque de normas em matéria de aduanas, transporte e assuntos veterinários e fitossanitários, a maioria delas de carácter comunitário. A isto há que somar os trâmites de chegada e saída dos navios aos portos, o que supõe um importante obstáculo ao transporte marítimo intracomunitário.

Há que celebrar que a criação de um espaço marítimo europeu sem barreiras faz parte da Política Portuária, que a Comissão Europeia desenhou um plano de acção concreto⁹ para este objetivo, e que além disso ocupa um lugar de peso no seu novo Livro Branco de 2011. O objetivo é simplificar as formalidades que os navios que viajam nos portos da União Europeia devem cumprir, mediante a implantação de sistemas electrónicos para o intercâmbio de dados entre os navios e a costa. Mas também, a ideia é que num futuro este conceito se amplie aos nossos países vizinhos, o que abrirá grandes oportunidades ao sector e à economia dos países implicados.

A consecução de um mercado interno do transporte marítimo e dos portos terá uma repercussão de notável alcance no sistema de transporte e na economia da União Europeia. É essencial que as instituições comunitárias, os Estados

⁹ Comunicação e plano de acção para a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras. COM(2009) 10 final de 21 de Janeiro de 2009.

membros e todos os agentes implicados, façam um esforço para fazer deste propósito uma realidade. Nesta linha de trabalho, o projecto-piloto "Blue Belt" pode ser um bom exemplo. A 30 novembro de 2010 o projecto foi lançado oficialmente pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), em colaboração com autoridades de aduanas de alguns Estados membros, as Direções Gerais TAXUD e MOVE da Comissão Europeia, a Associação Europeia de Armadores (European Shipowners Association), e o Conselho Mundial de Transporte Marítimo (World Shipping Council). O objetivo do projecto Blue Belt é promover e facilitar o transporte marítimo de curta distância na União Europeia mediante a redução dos obstáculos administrativos para o comércio intracomunitário.

Para o projecto identificaram-se um total de 250 "navios azuis", cujos movimentos se controlam através do sistema SafeSeaNet geridos por EMSA. As autoridades aduaneiras recebem via e-mail, antes da chegada do navio a um porto da UE, informação da rota do navio, incluindo a hora prevista de chegada e partida, os portos de escala da sua rota, e outras informações que possam ser de relevância para as autoridades. Assim, as autoridades aduaneiras locais podem utilizar dita informação para avaliar os riscos e estabelecer prioridades dos controlos. Devemos esperar os seus resultados já que se for bem sucedido, facilitará a revisão dos procedimentos e as formalidades existentes.

Por outro lado, a Comissão Europeia tem também um longo caminho a percorrer para garantir as regras do jogo justas no sector portuário europeu. O panorama portuário europeu é complexo. Existe uma grande variedade de modelos de gestão portuária na Europa, e não é possível estabelecer um modelo portuário único europeu.

O financiamento dos portos e infraestrutura marítima, e as políticas de tarifas, variam consideravelmente de um país para outro, devido às consideráveis diferenças do modo em que se estruturam a propriedade e a organização. Alguns portos podem ser propriedade do Estado, de entidades regionais ou locais ou de empresas privadas. A Comissão é consciente de que no passado, os portos eram considerados entidades prestadoras de serviços de interesse

económico geral oferecidos pelo sector público e financiados pelo contribuinte. No entanto, hoje os portos são entendidos como entidades comerciais que devem recuperar a totalidade dos seus custos através dos utentes, que são quem beneficia deles directamente.

O problema coloca-se no momento de conhecer como se desenvolvem os fluxos financeiros entre as autoridades públicas e os portos para determinar quando o financiamento portuário pode comprometer a leal concorrência do sector.

A adopção de directrizes sobre os apoios estatais nos portos europeus é crítica para criar um quadro de igualdade de condições para os portos europeus. Efectivamente, trata-se de um pilar da Política Portuária Europeia que não termina de assentar-se. Desde o anúncio sobre a necessidade de estabelecer este quadro de igualdade, pouco se avançou. A competência sobre a elaboração destas directrizes passou da Direcção Geral da Comissão Europeia responsável pelos transportes para a Direcção Geral de concorrência desta instituição comunitária, o que poderia interpretar-se como um volte-face no cumprimento das normas comunitárias de concorrência num sentido mais restrito do que até agora optou a Comissão.

O princípio de que o financiamento público da infraestrutura portuária, aberta a todos os utentes de forma não discriminatória, não constitui uma ajuda de Estado contrária ao Tratado da UE se mantém como fundamento da sua política nesta matéria. A questão coloca-se na hora de elucidar a origem e o destino real do financiamento; e o beneficiário do mesmo.

As interpretações da normativa da União Europeia sobre as ajudas de Estado por parte da Comissão Europeia ficaram longe de dissolver as dúvidas do sector. É imperativo para o sector a necessidade de dispor de directrizes que ofereçam segurança jurídica para os investidores, portos e usuários.

Simultaneamente, os diferentes quadros jurídicos sobre a cessão do terreno portuário nos Estados membros são um entrave no empenho da Comissão de assegurar o livre jogo da concorrência entre os portos. As autoridades públicas

devem cumprir a obrigação de transparência que consiste em assegurar, em benefício de qualquer licitador potencial, um grau de publicidade que permita que dita concessão esteja aberta à concorrência, assim como a imparcialidade do procedimento de selecção.

Partindo da premissa de que as concessões portuárias estão sujeitas às normas e princípios do Tratado da UE, a preocupação da Comissão Europeia reside actualmente em que a duração das concessões portuárias não limite a livre concorrência mais do que o necessário para garantir a amortização dos investimentos e um rendimento aceitável do capital investido.

Um último objetivo da Comissão encerra o capítulo da criação de um quadro de igualdade de condições para os portos europeus, os serviços portuários. Dois são os assuntos aos quais se está a prestar especial atenção. Por um lado, a necessidade de uma maior flexibilização na concessão de excepções da pilotagem obrigatória no caso dos usuários frequentes, sempre que se garanta a segurança, já que se assume de que esta prática permitiria reduzir o custo do transporte marítimo, principalmente no caso do transporte marítimo de curta distância. Por outro, a vigilância sobre os acordos para a prestação dos serviços de manipulação da mercadoria, com o objetivo de que não se utilizem para impedir que determinadas pessoas ou empresas, devidamente qualificadas, prestem serviços de manutenção de carga, nem para impor aos empresários mão de obra que não necessitam, já que este tipo de situações poderia infringir as normas do Tratado.

Tendo em conta a profunda importância de ambas as questões e a experiência negativa tida anteriormente quando se tratou de tomar medidas sobre os serviços portuários, a Comissão Europeia deverá abordar ambas as questões com máxima prudência. Um novo fracasso poderia fazer duvidar da capacidade da própria Comissão.

Outras matérias como a melhoria do diálogo entre os portos e cidades, o fomento do diálogo social estruturado à escala europeia ou o reconhecimento

mútuo da formação dos trabalhadores portuários nos diversos sectores da actividade portuária têm também o seu espaço na Política Portuária Europeia.

3. 4. OS DESAFIOS ACTUAIS E DE FUTURO

Desde a sua Comunicação de 2007, a Comissão Europeia apenas avançou. O seu único sucesso reside na publicação das directrizes ambientais para os portos, cujos efeitos reais todavia se desconhecem. Tem um trabalho importante por diante a realizar, sobretudo considerando que, segundo estudos da Comissão, produz-se uma tendência geral de incremento de tráficos na Europa nestes anos, podendo-se mesmo alcançar uma subida até 50% numa década.

Ante esta situação, a Comissão deve assegurar-se que os portos europeus sejam capazes de atender com eficácia à demanda e, pelo que, quatro anos mais tarde, acaba de anunciar uma revisão da sua recente política portuária para lançar, em 2013, um novo pacote de medidas portuárias.

Não é fácil articular uma política portuária comum numa Europa onde existe uma ampla variedade de modelos de titularidade e de gestão portuária (Pallis, 2002; González-Laxe, 2002; Brooks, 2004; Brooks & Culliname, 2007) onde a aplicação de medidas europeias podem ter impactos muito díspares entre as EM, e mesmo dentro dos mesmos portos.

A título de exemplo, o contexto portuário europeu caracteriza-se pelas seguintes notas:

- a) destacam os portos de titularidade privada, basicamente localizados no Reino Unido,
- b) entre os portos de titularidade pública é preciso distinguir entre os que possuem uma relação com a organização territorial e os de responsabilidade estatal. Entre os primeiros destacam os portos de titularidade regional ou municipal, como os portos da Bélgica que

combinam portos de titularidade municipal (Amberes, Ostende e Gante) com portos geridos pela região, municipalidade e empresa privada como o de Zeebrugge. Nos Países Baixos, os principais portos são de titularidade municipal mas geridos por empresas portuárias, exemplo o porto de Roterdão. E na Alemanha, os principais portos (Hamburgo e Bremen) são geridos por empresas cujos principais accionistas são os Landers. Pelo contrário, os exemplos de titularidade estatal concentram-se no sul da Europa. Em Itália, há 24 portos nacionais geridos por Autoridades Portuárias sob o controlo do Estado existindo também portos regionais. Em França, após a recente reforma de 2008, existem 7 grandes portos marítimos geridos sob o controlo do Estado e um número maior de portos regionais sob a responsabilidade dos Departamentos. Em Espanha contabilizam-se um total de 46 portos de interesse geral geridos em regime de autonomia por 28 Autoridades Portuárias, onde o Organismo Público Portos do Estado é o responsável pela coordenação, gestão e controlo do sistema portuário de interesse geral.

Os pontos-chave da revisão da política portuária europeia serão, segundo anunciou o Vice-presidente da Comissão Europeia e Comissário para o Transporte, Sim Kallas, a eliminação dos obstáculos administrativos do transporte marítimo para conseguir um espaço marítimo europeu sem barreiras; a integração dos portos na Rede Transeuropeia de Transporte; e a transparência e o acesso ao mercado dos serviços portuários.

Com respeito a este último ponto, apesar da Comissão Europeia não ter decidido ainda o tipo de instrumentos que utilizará para canalizar estas questões (Regulamento, Directiva, Recomendação, etc.), tem claro que não deve ser o Tribunal de Justiça da União Europeia, mas sim a Comissão, quem marque a linha de actuação. Por esta razão, é reticente a iniciar procedimentos de infracção.

Para começar este processo de revisão da sua política portuária, deverão finalizar-se os estudos em curso encomendados pela própria Comissão e pelo Parlamento Europeu para dispor da informação mais recente do sector.

Concretamente são de especial importância para a Comissão um estudo sobre o trabalho portuário, que definirá a situação actual dos serviços portuários, em particular os serviços de manipulação da mercadoria nos Estados membros, e que também identificará os problemas que se coloquem em cada país; um estudo sobre os obstáculos administrativos destinado a favorecer os certificados de isenção de pilotagem para determinados casos; e a avaliação do impacto sobre transparência e o acesso ao mercado dos serviços portuários necessária previamente à adopção da proposta que a Comissão Europeia deseje realizar.

A Comissão anunciou que seguirá o mesmo esquema de trabalho utilizado para a elaboração da sua Política Portuária Europeia. Em primeiro lugar, realizará uma ronda de consultas com todas as partes interessadas, e posteriormente organizará uma Conferência onde apresentará as linhas gerais do seu plano de medidas. A sua intenção é publicar em 2013 o novo pacote de medidas portuárias.

Se a Comissão Europeia quer ter sucesso no desenvolvimento da sua política portuária, deverá analisar cuidadosamente, previamente, o impacto de todas as medidas empreendidas no sector portuário, para evitar que a sua aplicação prejudique a competitividade do sector. Os portos devem sair fortalecidos da revisão da política portuária que a Comissão iniciou agora. Neste clima de agitação económica global que estamos a viver, a União Europeia mais do que nunca deve saber explorar as potencialidades dos seus portos, não só como nós da cadeia de transporte, como também centros logísticos e económicos (Pallis, 2007).

Várias reflexões a respeito. O meio cambiante, devido a uma maior globalização e inserção internacional, pressiona os portos, ao ponto em que se começou a questionar a necessidade dos mesmos (Goss, 1990) ou de analisar as relações e mudanças de poder entre os actores do mercado e as próprias autoridades portuárias (Synkens & Van de Voorde, 1998). Por isso, a União Europeia pondera sobre os desafios da governança dos portos europeus. Por um lado, admite-se a compatibilidade entre a função pública com os objetivos comerciais, centrando-se no papel mediador e de coordenação entre os actores participantes, actuando de facilitador e catalisador das redes logísticas, criando mais competências

chave e actividades de alcance (Notteboom & Winkelmanns,2001; Chlomodis et al 2003; Juhel, 2001; Comtois & Sack 2003). Por outro, convida-se os portos a poder responder a três reptos importantes face à sua governança: a) desenvolvimento sustentável; b) integração logística; e c) estratégia dos actores dos mercados (Verhoeven, 2009).

Na medida que os portos devem enfrentar decisões no âmbito das actuações ecológicas, sociais, ambientais, económicas, entre outros, os modelos de governança portuárias têm de actuar sobre as necessidades upstream (produção) e downstream (comercialização); assim como sobre as operações facilitadoras da cadeia logística.

As reformas institucionais dos portos cobrem, conseqüentemente, vários aspectos: a) a liberalização dos serviços portuários; b) as reformas laborais; e c) a reestruturação da gestão. As autoridades portuárias devem posicionar-se relativamente aos actores do mercado e aos actores externos, dados os novos contornos e as pressões competitivas procedentes de outros portos.

Os programas de reformas podem adoptar diferentes formas, ainda que a maior parte das mesmas convertem a delegação ou transferência das operações e gestão de activos face a um enfoque mais comercial; a que as autoridades portuárias possuam mais autonomia institucional; e que exista um quadro legal onde se possam desenvolver essas competências (Ng & Pallis,2010). Daí à transcendência dos quadros reguladores nacionais. A aposta espanhola (Ley 33/2010) é uma boa referência internacional.

3. 5. CONCLUSÕES

A pressão da concorrência internacional aumentou consideravelmente como resultado da globalização. A União Europeia é consciente de que é necessário contar com uma planificação política adequada que permita garantir o funcionamento contínuo do transporte marítimo da União Europeia, e a sua contribuição à recuperação e desenvolvimento económico.

As políticas da União Europeia devem ter presente que para que o transporte marítimo e os portos possam cumprir a sua missão, é necessária uma infraestrutura perfeitamente preparada para dar resposta à demanda, o melhor emprego das instalações existentes mediante o incremento da produtividade portuária, e serviços de qualidade.

Mas não devemos esquecer que a globalização e a externalização forçam novas soluções logísticas muito mais flexíveis e sensíveis que repercutem, entre outras coisas, numa maior volatilidade do tráfico marítimo-portuário.

Por outro lado, um dos objetivos da União Europeia consiste em estabelecer um verdadeiro mercado do transporte no qual participa a União Europeia e seus vizinhos. Para fomentar o transporte marítimo e obter o máximo benefício de relações comerciais mais estreitas entre a União Europeia e ditas regiões, as interligações da Rede Transeuropeia de Transporte com ditos países são essenciais.

Dada a sua posição geoestratégica, Espanha tem muito presente o importante crescimento económico do continente africano, que com 1.500 milhões de habitantes e 80 países, viveu, segundo os dados da Comissão Europeia, um significativo crescimento económico com uma taxa média anual de 6% entre 2006 e 2008.

A Europa é também testemunha do forte crescimento protagonizado por outras economias emergentes nos distintos continentes. A União Europeia necessita de uma estratégia de futuro que lhe permita reforçar o seu importante papel no contexto internacional.

CAPÍTULO 4.- A NOVA HIERARQUIA DOS HUB'S À LUZ DAS NOVAS ALIANÇAS MARÍTIMAS

Estabelecer um mecanismo que nos determine a estrutura das redes do transporte marítimo e o papel desempenhado pelos portos nas mencionadas redes constitui o principal objetivo das estratégias portuárias. A maior parte dos estudos das empresas como dos próprios portos centram-se nos modelos espaciais das redes de transportes e, em consequência, sobre o transporte marítimo das linhas regulares.

Ao elaborar as distintas tipologias portuárias, os portos podem classificar-se em distintos tipos. O modelo de Taaffe mostra um processo de desenvolvimento que vai desde uma estrutura de portos pequenos e desligados, a uma rede formada por um ou dois portos principais ligados a portos secundários que formam assim um sistema de transporte integrado. Hayuth, entre outros autores, ao desenvolver esta ideia introduz os centros de carga (load centres). Pela sua parte, Theo Notteboom incorpora o conceito de carga de trabalho portuária, associada a vários critérios, tais como porto de atraque regular para serviços “round the world”; movimentos de grandes volumes de contentores (mais de 4.000 TEU's); elevados números de trânsito; e aumentos substanciais das quotas de mercado do porto numa área determinada. Para o mencionado Notteboom, um centro de carga deve cumprir, pelo menos, três destes quatro critérios.

Quase todas as escolas teóricas utilizaram o termo de Hubs de transporte, no sentido de que os Hubs são aqueles lugares portuários nos quais se realizam numerosos transbordos (mar-mar) enquanto que os centros de carga se referem com os portos que possuem um maior acesso à sua área de influência ou hinterland. Alfred Baird nas suas interpretações da realidade utiliza-os indistintamente.

Simultaneamente, Heaver e a sua equipa de investigação distinguem três tipos de centros de carga. A primeira categoria dos mesmos é aquela que abarca os

grandes centros de carga internacionais; ou seja, os grandes dominadores do transporte mundial. As outras duas categorias de centros de carga incluem os portos médios (ligados aos intercâmbios de áreas regionais) e os portos pequenos (que apenas influem no comércio nacional). Portanto, estamos a desenvolver uma tipologia na qual se distingue os “eixos globais”; os “centros de carga”, os “portos regionais” e os “portos secundários”; e, evidentemente, as suas classificações são em função da localização de ditos portos com respeito às principais rotas marítimas.

Recentemente, o estudo de Peter W. Dangen utiliza, para a identificação dos diferentes tipos portuários, os seguintes elementos: a) lógica da localização, isto é a posição geográfica de um porto dentro da própria rede de transporte. Neste ponto é preciso avaliar tanto os componentes das redes marítimas como aquelas que estão relacionadas com as do hinterland; b) os serviços ao hinterland; ou seja, advertir para as questões que desempenham um papel muito relevante, tais como a importância dos transbordos (mar-mar), o tamanho do hinterland e as ligações intermodais do próprio hinterland; e c) finalmente, as características dos serviços, justificadas pelos volumes de produção, dimensão e frequência dos serviços.

Com estas características, a tabela que apresentamos, relativa aos distintos tipos de serviços e suas características, é muito ilustrativa do desenvolvimento portuário.

Esta classificação permite-nos hierarquizar os sistemas marítimos e portuários de maneira muito esquemática.

Por exemplo, os “Eixos Globais” são portos situados próximo das principais rotas marítimas e integradas nas redes e eixos de transporte internacional E-W, que ligam as três áreas mais desenvolvidas do mundo: Estados Unidos da América, Europa e Ásia. Movem os maiores volumes e utilizam os navios de maior tamanho. A principal função dos portos é servir de trânsito (mais de 60% das cargas) e potenciar o desenvolvimento intermodal deslocando as cargas até cerca de 300 quilómetros do porto na medida que as cargas locais são

reduzidas. A produção mínima de um eixo global é de 600.000 TEU's, os navios que servem os portos ultrapassam os 5.000 TEU's e as frequências de passagem são duas vezes por semana.

TABELA 1. TIPOS PORTUÁRIOS E CARACTERÍSTICAS

Variáveis	Eixo global	Centro de carga	Porto regional	Porto secundário
Transbordos	Mais de 60% são transbordos (mar-mar)	Mais de 40% são transbordos.	Apenas transbordos	Sem transbordos
Modalidades hinterland	Hinterland local limitado	Mais de 60% directos à quota do hinterland de origem/destino	Cerca de 90% do volumen origem/destino	Hinterland local directo pelo menos 90% do volume
Ligações intermodais	Ligações intermodais de importância limitada	Importantes ligações intermodais	Número limitado de serviços intermodais	Escassas instalações intermodais
Tamanho navio	Navios de tamanho superior a 5.000 TEUS	Navios de pelo menos 4.000 TEUS	Navios entre 2.000-4.000 TEUS	Navios não maiores do que 2.000 TEUS
Atraques	Atraques frequentes de serviços principais	Atraques frequentes de serviços principais de um número significativo de companhias	Atraques de serviços secundários: cabotagem, feeder e serviços secundários internacionais	Serviços feeder e de cabotagem
Mínimo volume anual	Mais de 600.000 TEU	Mais de 1 milhão de TEU	Mais de 150.000 TEU	Entre 40.000 e 200.000 TEU

Fonte) Elaboração própria, adaptado de um trabalho de Peter W. Dangen et alia, 2002.

Os “centros de carga” correspondem aos portos situados na periferia das rotas principais E-W das redes marítimas internacionais. Servem um hinterland muito amplo; atraem serviços de primeira classe e o transporte de trânsito é menos relevante do que nos que correspondem aos eixos globais (não ultrapassam os 40%) e as cargas com destino ao hinterland são elevadas (mais de 60%). Portanto, ditos portos caracterizam-se pelo grande número de ligações

intermodais com o hinterland. Nos portos atracam navios entre 4.000-6.000 TEU's, o movimento mínimo é de 1.000.000 TEU's, existem políticas de atracção por parte e face às empresas navais, e predominam os desvios de tráficos que são compensados pelos grandes volumes transportados.

Os portos médios servem aglomerações de tamanho considerável, os seus hinterlands estão mais distantes da costa (até 500 quilómetros do porto). Os navios utilizados oscilam entre 2.000-4.000 TEU's; os volumes de carga nos mencionados portos ascendem a 150.000 TEU's; e a frequência é de um serviço por semana.

Analisando as redes internacionais do transporte marítimo e os fluxos comerciais estabelece-se uma hierarquia portuária de primeiro nível no que concerne aos eixos globais e centros de carga e portos regionais. Destaca a preeminência dos lugares do sudeste asiático nos eixos globais e centros de carga; sendo a Europa o continente que apresenta uma estrutura mais concentrada em centros de cargas e portos secundários, enquanto que a Ásia amplia à rede de portos ao longo do seu perímetro costeiro.

Na medida que nem todos os portos de uma mesma área podem ter como objetivo converter-se em centros de carga ou hub's, já que o seu número é limitado, o facto de seleccionar os portos que estão incluídos nas linhas do transporte supõe privilegiar uma hierarquia sobre os restantes no que concerne aos fluxos comerciais.

A escolha dos portos de atracação está directamente relacionada com os transportistas e com os mercados. A expansão face a novos mercados traz consigo um inevitável aumento de novos portos e ao mesmo tempo uma racionalização e concentração de tráficos. O reajuste levado a cabo no que diz respeito aos serviços portuários, coincidindo com a formação de alianças marítimas, supõe uma nova busca na hora de proporcionar serviços a cada área territorial, constituindo ditos serviços multi-portuários a característica operacional mais relevante das alianças marítimas em cada zona geográfica.

Esta racionalização e integração dos serviços exigiram uma maior coordenação dos recursos para proporcionar oportunidades para captar novos mercados.

Por isso, cada vez são mais parecidas as estratégias das companhias marítimas e, simultaneamente, reforça-se a hierarquia dos portos, com o que as diferenças entre os primeiros portos do mundo são cada vez mais escassas. Daí, a transcendência que supõe a aprovação por parte de Maersk, CMA/CGM e MSC da chamada P-3; ou seja, uma nova aliança que supõe agrupar 38% dos movimentos de Teu's e a 29 rotas marítimas mundiais. Supõe, portanto, apostar não só numa nova hierarquia portuária mas também pela consolidação dos novos gateways e hub's mundiais.

A resposta imediata à declaração da P-3, é a composição da G-6; isto é, a soma de ofertas de serviços marítimos procedentes da The New World Alliance e a Grand Alliance. Ou seja, os serviços que oferecem conjuntamente as seguintes companhias marítimas: APL; Hapag-Lloyd; Hyundai Mercahnt Marine; Mitsui O.K. Lines; Nippon Yussen Kaisha; e Oriente Overseas Container Lines. Esta oferta supõe contar, inicialmente, com 76 navios, 12 serviços e 27 portos ligados, preferencialmente aqueles que unem a costa oeste americana e o norte da Ásia; aos quais poderiam somar outros 42 embarcações e 25 portos adicionais.

A diferença da P-3 (mais numerosa quanto a navios e a portos ligados) a G-6 é mais flexível, pois atribui o barco mais apropriado para cada linha; e dada a maior complementaridade das companhias procura otimizar as rotas mediante uma cobertura mais vasta que reforçaria a própria rede de ligações.

E uma terceira resposta é a nova definição das alianças entre Yang Ming; China Shipping Container e United Arab Shipping Co, que procuram rentabilizar a sua presença nas rotas que unem a costa oeste americana e a Ásia, preferencialmente os portos de Xiamen, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland e Xiamen.

Volume transportado pelas principais companhias marítimas
(em milhões de Teus)

ranking	companhia	2012	2011	% variação
1	MAERSK	17,0	16,2	4,9
2	MSC	13,2	13,1	0,8
3	CMA CGM	10,6	10,0	6,0
4	EVEGREEN	6,40	6,00	6,6
5	COSCO	8,00	6,90	15,9
6	HAPAG-LLOYD	5,30	5,20	1,9
7	CSCCL	8,00	7,40	8,1
8	APL	6,00	6,00	1,3
9	HANJIN Sh.	4,50	4,20	7,4
10	MOL	Na	-	-
11	OOCL	5,20	5,00	3,7
12	HAMBURG SUD	3,30	3,10	5,6
13	YANG MING	3,70	3,50	6,4
14	UASC	Na	-	-
15	NYK	3,70	3,50	6,4

Fonte) Containerisation, novembro 2013.

Nos últimos quinze anos as empresas navais internacionais e os operadores de terminais alcançaram um poder de investimento muito considerável. Ditos grupos intervêm cada vez mais no desenvolvimento dos portos e dos hinterlands; e, conseqüentemente, podem chegar a redesenhar o tecido portuário.

Capacidade y número de barcos de las 20 primeras compañías de contenedores

Ranking	Companhia	Capacidade Teus	Nº barcos
1	Maersk	2.469.141	568
2	Mediterranean Shipping Co.	2.205.759	406
3	CMA CGM	1.519.539	426
4	Evergreen Marine	837.610	215
5	Cosco Container Lines	779.610	158
6	Hapag-Lloyd	710.104	156
7	APL	647.616	126
8	Hanjin Shipping	641.343	121
9	China Shipping Container Lines	578.266	121
10	Mitsui OSK Lines	560.026	117
11	Orient Overseas Container Line	507.117	103
12	Hamburg Süd	471.720	107
13	Nippon Yusen Kaisha	442.273	98
14	Yang Ming Marine	403.494	94
15	K Line	348.427	72
16	Pacific International Lines	338.852	144
17	Hyundai Merchant Marine	338.159	60
18	United Arab Shipping Co.	299.159	52
19	ZIM Integrated Shipping Services	290.944	68
20	CSVA	287.961	58
	Top 20 primeiros	14.677.120	3.270
	Total mundial	16.901.682	5.046

Fonte) Lloyd's List Intelligence.

Por isso, o novo enfoque da estratégia marítima-portuária está encaminhado face aos desenvolvimentos dos portos multifuncionais, com todo o tipo de mercadorias e formando parte de redes integradas nas cadeias logísticas do transporte e dos produtos.

O que se procura? A fluidez dos fluxos de transporte. Pelo que as agendas de futuro estão encadernadas sobre uma especialização crescente; por uma dimensão concordante com os novos navios de maior tamanho; e pela necessidade de espaços portuários suplementares para a manipulação e stocagem das mercadorias. Estas dinâmicas pressupõem uma tendência de concentração das actividades portuárias, que por sua vez exigem novas alocações mais distantes dos lugares de origem nos centros das cidades.

Neste sentido, as actividades nos portos não se limitam somente ao interior do recinto, mas também devem ter em consideração a área de influência que saibam ser capazes de alcançar e de servir.

Neste sentido, a última tendência derivada dos processos de contentorização faz com que dito conceito seja cada vez mais imprescindível para poder culminar num bom projecto.

O segundo conceito relevante é aquele pelo que as autoridades portuárias possuem um novo papel no conjunto do sistema. Dada a importância das companhias, operadores, transitários e agentes aduaneiros, as comunidades portuárias devem ser capazes de cooperar estreitamente entre elas para otimizar os processos portuários internos e poder ser mais eficazes para enfrentar a maior competência e concorrência.

Esta maior concorrência entre portos e fachadas marítimas arrojará um novo esquema europeu. Por isso, não é de estranhar os últimos posicionamentos das Autoridades Portuárias, Câmaras Municipais e *ayuntamientos* no seu trabalho de consciências marítimas, e aqueles que tinham sido definidos no nosso primeiro relatório “o novo renascimento portuário”.

CAPITULO 5. ANÁLISIS DEL FORELAND DE LOS PUERTOS COMERCIALES ESPAÑOLES

El análisis cuantitativo de los movimientos de los buques, tanto en un nivel global como centrado en una específica localización geográfica, es un desarrollo relativamente reciente. No obstante, cada vez más, está siendo utilizado para determinar las redes complejas del transporte, las rutas más óptimas y eficientes para las compañías navieras y para calcular los grados y niveles de atractividad de los puertos. Sin duda alguna, los problemas derivados del diseño de redes del transporte marítimo y la localización óptima de los hubs tienen una altísima influencia en los campos de la logística y, sobre todo, en los planteamientos estratégico y geo-económicos de la ciudades portuarias.

En nuestro análisis vamos a aplicar dos técnicas para nuestro cálculo. En base la primera, se define el foreland de proximidad como el conjunto de nodos localizados a una distancia máxima de tres aristas al puerto que se quiere analizar. Este indicador mide la conectividad de un puerto dado P, basándose en aquellos que están asociados a él, a través de una conexión directa o a través de un procedimiento previo de tránsito de mercancías.

La elección de los tres grados con el objetivo de definir esta entidad está relacionada con la idea de los grados mínimos de separación dentro de una red. Haber escogido la distancia tres, supone una cantidad lo suficientemente alta como para garantizar que los vínculos importantes serán considerados, pero también lo suficientemente baja para borrar vínculos espúreos.

La segunda técnica utilizada involucra la evaluación del peso (en unidades de capacidad) del vínculo entre un puerto dado y aquellos que están más cercanamente asociados con él. Esto es posible porque uno conoce las posiciones de atraque previas y siguientes de los buques que llegan a un puerto en un momento dado; y, asimismo, el máximo de capacidad que cada buque es capaz de portar.

La metodología del cálculo del foreland de proximidad se calcula de la manera siguiente. Dado un buque B_i y el período de tiempo T , sea la ruta $R_i^T = (p_{i1}^T, \dots, p_{ik_i}^T, \dots, p_{ik_{n(i)}}^T, \dots) \in \mathfrak{R}^{m(i)}$ donde: $m(i)$ es el número total de ports of call en la ruta en el período T ; $n(i)$ es el número total de puertos de atraque P en la ruta i ; y $(k_1^i, \dots, k_{n(i)}^i) \in \mathfrak{R}^{n(i)}$ el vector perfil que contiene las posiciones que el puerto P ocupa a lo largo de la ruta seguida por el buque.

Usando un lenguaje de programación que permite el cálculo matricial en bases de datos, se diseña una búsqueda heurística dentro de cada ruta con el objetivo de obtener un nuevo conjunto S conteniendo $\sum_{i=1}^{c^T} n(i)$ sub-rutas cuya longitud es 7 y cuyo centro es precisamente P , donde c^T es el número de portacontenedores o buques de mercancía general incluidos en la muestra en el período temporal T .

En segundo lugar, los nodos con los vínculos comerciales más cercanos con un puerto dado P serán mostrados también teniendo en cuenta la capacidad máxima de carga que ha arribado a ellos durante el período analizado y en cada una de las sub-rutas escogidas. A fortiori, la diferencia en la capacidad máxima total operada entre el primer y el último período temporal analizado, indicará donde ha tenido lugar una evolución positiva o donde han sucedido involuciones en el flujo de tráfico, o en las estrategias de los armadores, involucrando a puertos pertenecientes al proximity foreland calculado.

La magnitud de las dimensiones del puerto está así, directa y positivamente relacionada con la capacidad máxima anual que cada puerto puede gestionar, caracterizada, sencillamente, mediante el cálculo de la suma total de las capacidades de los buques que atracan en el periodo de tiempo analizado. Es evidente, entonces, que cuanto mayor sea la capacidad que llega aun puerto, mejores infraestructuras tiene, y mayores son las expectativas de beneficios económicos obtenidos en base al viaje efectuado.

El grado es el número de conexiones directas afectando a un puerto dado. Por ejemplo, el puerto mundial que posee el mayor valor en lo que atañe al grado es Singapur, que recibió en el periodo analizado buques procedentes de 152 posiciones diferentes. En este sentido, cuando se estudian los incrementos en el grado de un puerto se debe tener en consideración que dichos incrementos no significan una mejora equivalente en el throughput de cada puerto, sino una mejora en las políticas y estrategias que tienen como objetivo captar áreas de mercado nuevas o emergentes.

La centralidad, por su parte, es el número de veces que un nodo atraviesa una ruta arbitraria de la red. Esta es generalmente una buena manera de medir la importancia regional de un puerto, teniendo en cuenta que cuanto más grande es la centralidad, más grande es el número de rutas implicado. Es evidente, asimismo, que la centralidad promedio se incrementa más para el transporte de la mercancía general que para el tráfico de contenedores, en la medida que la primera muestra una red mucho más esparcida (mas puertos actuando como hub's) y una estructura de puertos primarios. Por el lado contrario, la red de buques contenedores, más ligada a los servicios marítimos regulares, está más concentrada, jerarquizada y con vínculos más estrechos, es decir, una estructura de pocas terminales de contenedores, altamente conectadas en contraste con la diseminada red de puertos de mercancía general.

Para un puerto dado, un último, pero útil, indicador que será introducido será la "capacidad total del foreland", también medido en TEUs/DWTs, y que corresponderá con la suma total del throughput de cada puerto perteneciente a S (el foreland de proximidad considerado). Esto indicará la intensidad en TEUs/DWTs de la actividad comercial dentro de la zona de influencia del puerto señalado.

En consecuencia, la estructura de red de la mercancía general es un sistema de transporte menos interconectado que en el caso de los contenedores; y las líneas de suministro parecen poseer un aspecto radial, con una baja clusterización.

En los gráficos 1 al 7 se resumen los principales parámetros calculados para el foreland de proximidad de los puertos españoles y portugueses incluidos en la región transfronteriza Galicia/Norte de Portugal.

Un análisis temporal revela tendencias importantes. De una parte, estabilización de la mercancía general, presentando un ponderación desigual en lo que respecta a su peso en el conjunto nacional. Esto es, el área del norte de Portugal gana cuota de mercado en el conjunto portugués; y la fachada gallega pierde posiciones en el total español. Y de otra parte, solo Leixoes y Vigo destacan por su tendencia hacia una estructura de conexión más compleja y, por tanto, más densa.

Cuadro 1. Parámetros de red

Contenedores (2009-2011)											
Características de la red		Nº puertos	Países del foreland (diferentes a España)		Ruta más transitada (con un puerto extranjero)			Puerto (no español) más visitado	Capacidad total del foreland en TEUs		
Grado (Promedio global: 16)	Centralidad (Promedio global: 560)		Nº	País más visitado	Ruta	Capacidad en TEUs de la ruta	% (Capacidad en teus de la ruta/Capacidad total del foreland en TEUs)		Total	Promedio	
Leixoes	15	826	43	6	Netherlands	Port Jerome<->Leixoes	191.751	11%	Porto Praia (Cabo Verde)	1.755.124	40.816
Viana do Castelo			0								
A Coruña	2	0	6	4	USA	Halifax<->La Coruna	35.280	17%	Halifax	211.680	35.280
Ferrol			0								
Marin	3	9	10	6	Chile	Manta (Ecuador)<->Marin (Spain)	17.668	9%	Pernis	194.348	19.434
Vigo	8	8	29	14	Netherlands	Vigo<->Santos	56.630	8%	Santos	702.352	24.219
Vilagarcia	2	0	6	6	Panama	Antwerp<->Vilagarcia de Arosa	17.164	17%	Caucedo	102.984	17.164

Mercancía general (2009-2011)											
Características de la red		Nº puertos	Países del foreland (diferentes a España)		Ruta más transitada (con un puerto extranjero)			Puerto (no español) más visitado	Capacidad total del foreland en DWT		
Grado (Promedio global: 33)	Centralidad (Promedio global: 1.243)		Nº	País más visitado	Ruta	Capacidad en DWTs de la ruta	% (Capacidad en DWTs de la ruta/Capacidad total del foreland en DWTs)		Total	Promedio	
Leixoes	129	4.937	300	53	Francia	Antwerp<->Leixoes	3.542.217	5%	Sta. Cruz de Tenerife	65.147.313	217.157
Viana do Castelo	53	547	99	24	Francia	Matadi<->Viana Do Castelo	998.410	5%	Antwerp	19.436.361	196.326
A Coruña	85	2.234	325	59	UK	La Coruna<->Shannon Foynes Port	977.032	2%	Antwerp	50.373.085	154.994
Ferrol	96	3.346	361	68	USA	Ferrol<->Grenaa (Dinamarca)	604.856	1%	Antwerp	41.587.945	115.202
Marin	26	336	75	20	United Kingdom	Marin (Spain)<->Shannon Foynes Port	277.480	3%	Ipswich	8.056.832	107.424
Vigo	66	945	290	55	Netherlands	Cape Town<->Vigo	4.530.120	5%	Rotterdam	88.273.689	339.514
Vilagarcia	3	0	8	6	France	Vilagarcia de Arosa<->Terneuzen	51.450	10%	Terneuzen	531.125	66.390

Se observa cómo respecto al tráfico de portacontenedores, sólo Leixoes consigue ser más central en la red global de tráfico contenerizado que el promedio global de la red. El resto de puertos están a mucha distancia, tanto con respecto a este parámetro de centralidad, como con respecto al grado.

Las rutas con mayor capacidad en TEUs, y por tanto con instalaciones portuarias más productivas, corresponden a los puertos de Leixoes y Vigo.

En lo tocante al tráfico de mercancía general, hay tres puertos que consiguen parámetros de centralidad por encima del promedio mundial: Leixoes, Ferrol y A Coruña. Estos tres puertos también se destacan con respecto a su grado promedio. En este caso las rutas con mayor capacidad en DWT corresponden a Vigo y Leixoes.

En suma, la heterogeneidad de las instalaciones y tráficos portuarios resaltan las distintas orientaciones estratégicas, respondiendo de una parte a la condicionalidad de las empresas y de los procesos productivos (eso que vulgarmente se denomina tráficos cautivos); y, de otra parte, a las potencialidades de un nuevo posicionamiento marítimo internacional, en el que las opciones de desarrollo de los forelands cobran una mayor importancia y trascendencia de cara al futuro.

No obstante, no se puede dejar de admitir que para una apuesta consistente y rigurosa es preciso contar con un buen potencial de mercado, que viene definido por el conjunto de empresas instaladas en las proximidades del puerto (Hinterland); unas buenas conexiones con las otras redes de transporte (intermodalidad); y unas actividades muy relacionadas con el comercio exterior (susceptibilidad de intercambios).

Todas estas consideraciones exigen, no podría ser de otra forma, mayores niveles de instrucción, preparación y conocimiento, por un lado; y una mayor concienciación marítima de las autoridades públicas, por el otro. Sin ambos condicionantes resultará improbable una estrategia marítimo-portuaria viable,

Gráfico nº 2. Puerto de Ferrol.

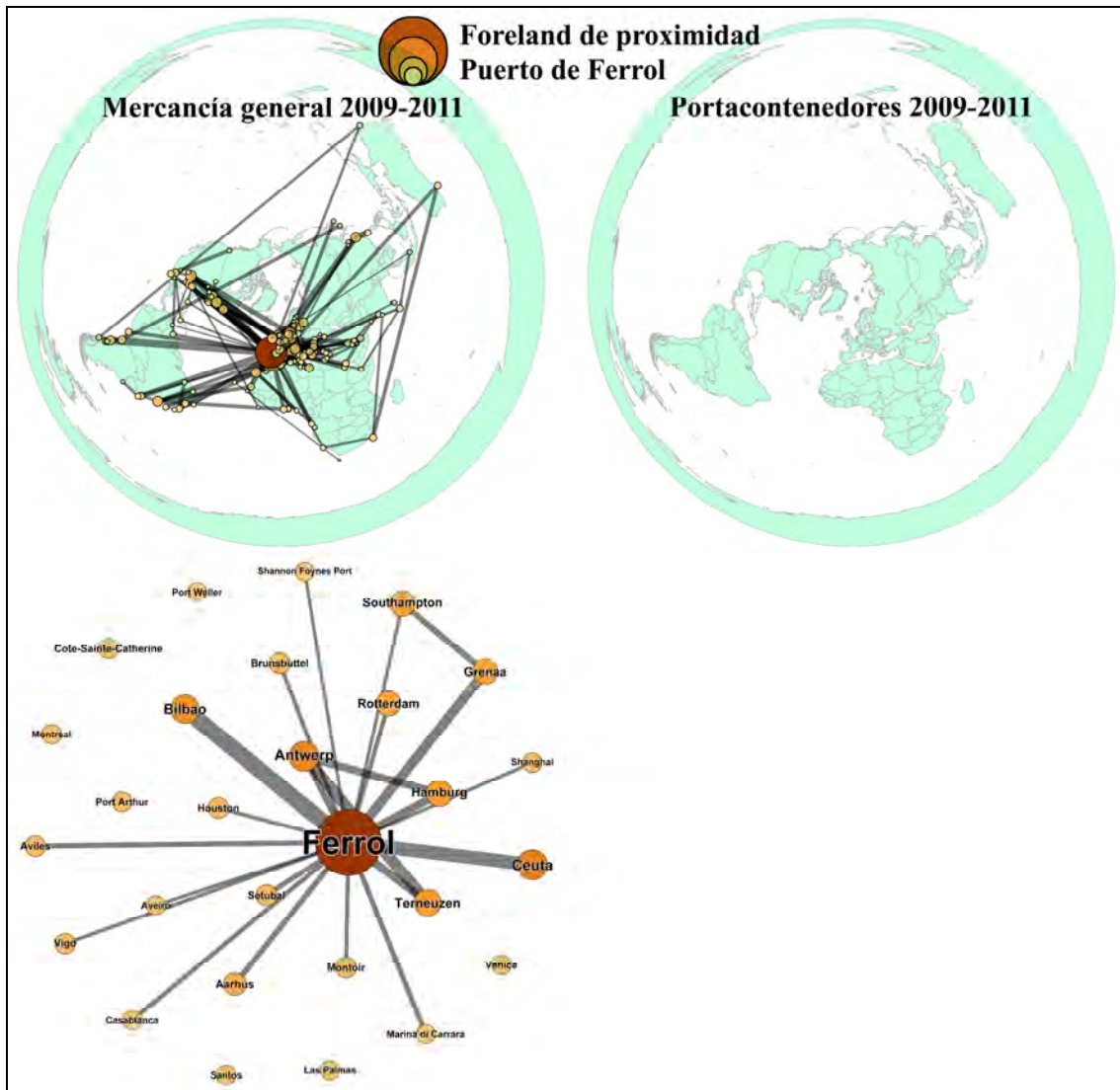


Gráfico nº 3. Puerto de Leixoes.

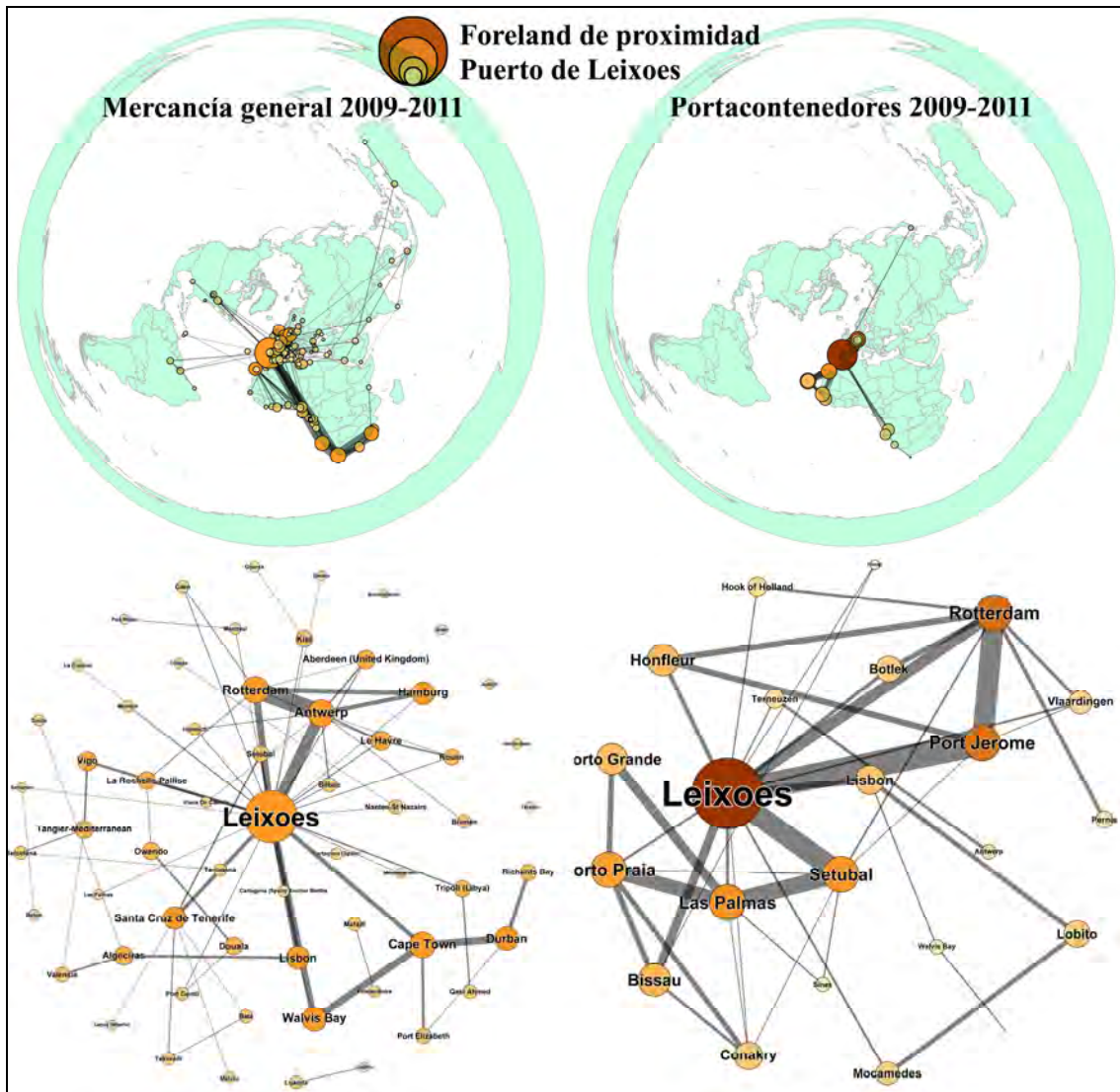


Gráfico nº 4. Puerto de Marin

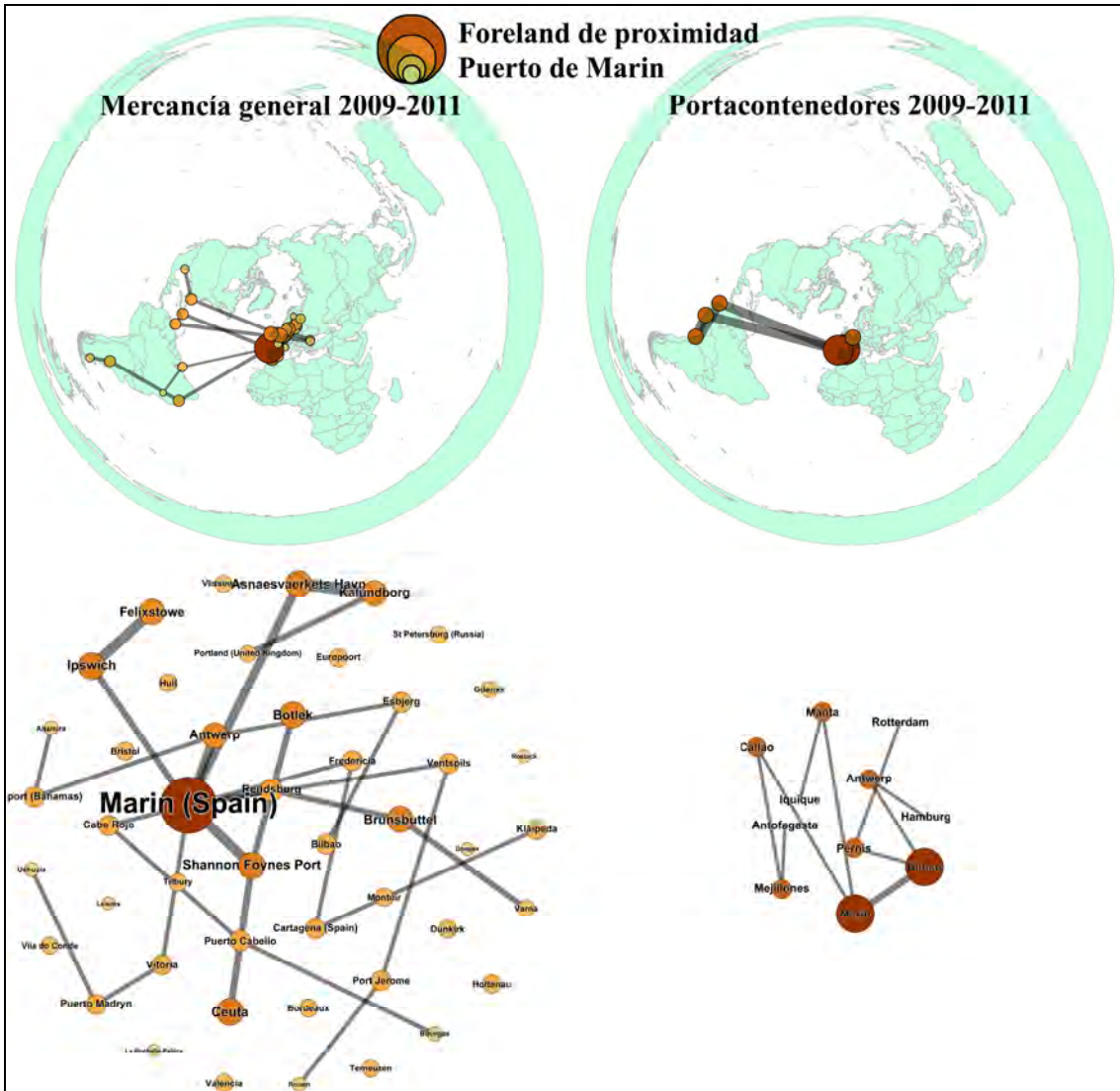


Gráfico nº 5. Puerto de Viana.

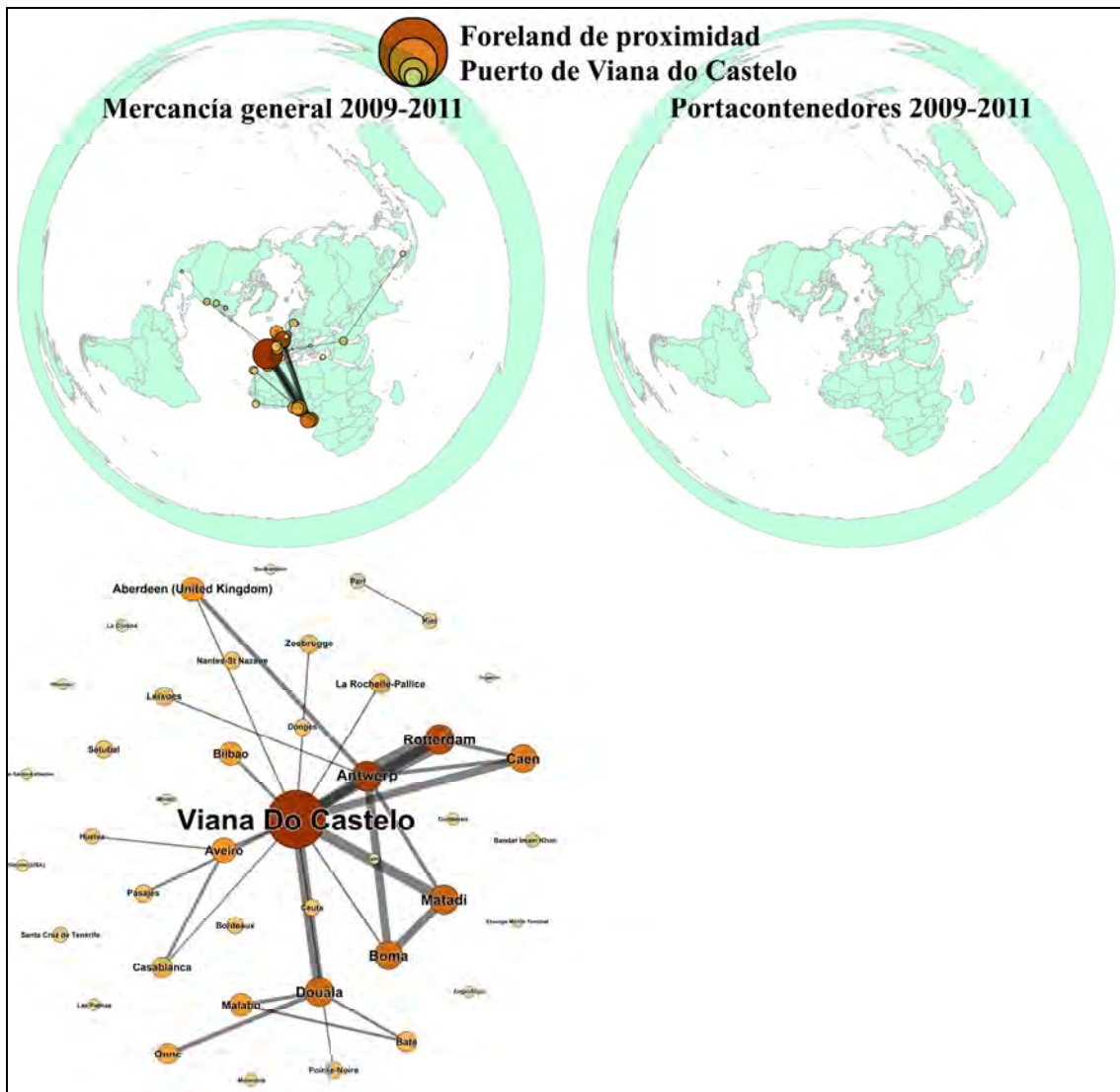


Gráfico nº 6. Puerto de Vigo.

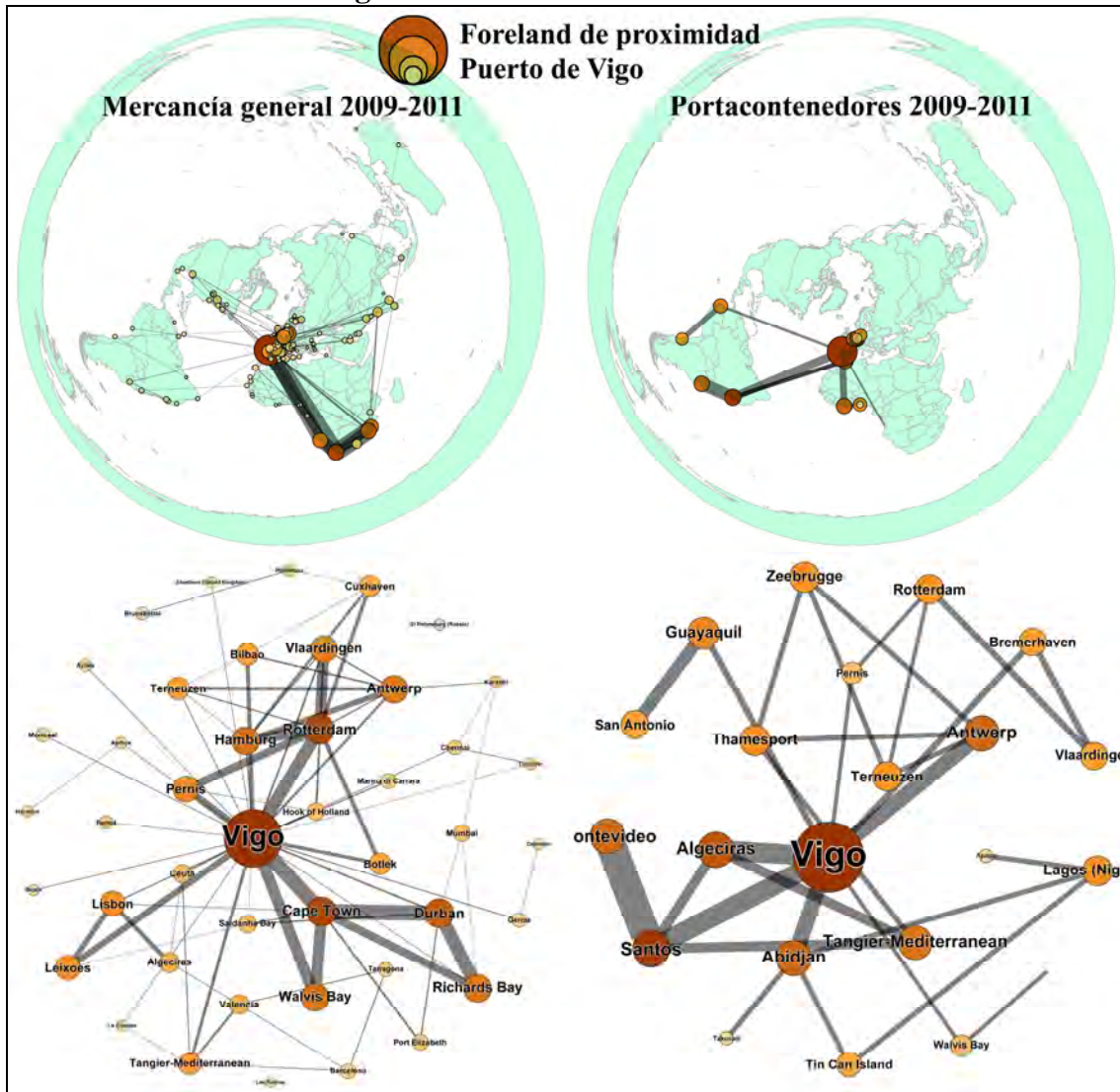
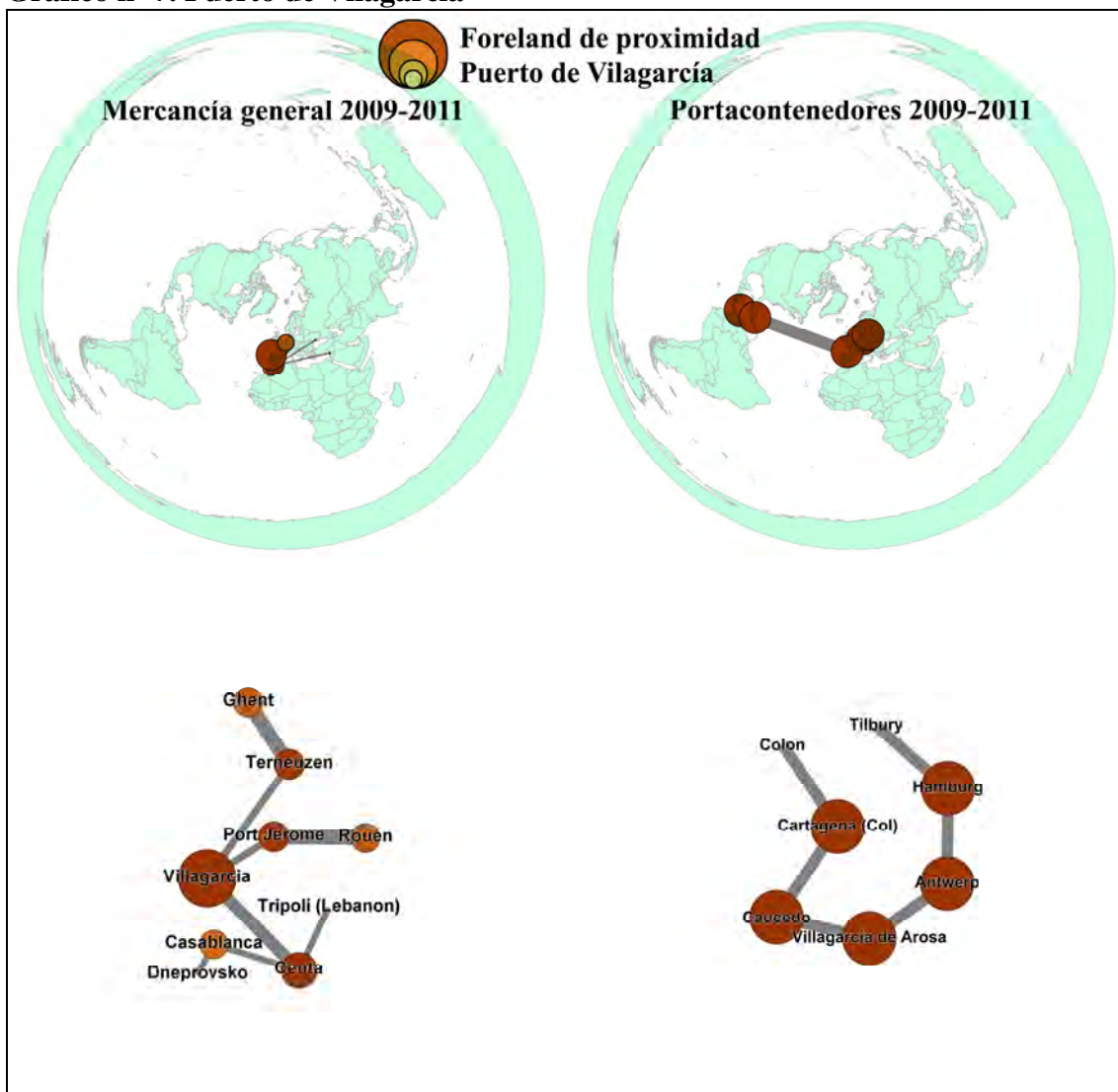


Gráfico nº 7. Puerto de Vilagarcía



A la vista de los parámetros obtenidos para la economía marítima mundial se constata que después de los efectos inmediatos de la crisis del 2007/2008, se asiste a una recuperación de los tráficos portuarios. Del mismo modo, la conectividad promedio (grado) para los puertos europeos se ha reducido, mientras que la mundial se ha mantenido estable y la de los puertos asiáticos y los de la costa oeste americana en claro ascenso.

Es una clara indicación de la magnitud de la crisis de la demanda en los puertos europeos, relacionada con los problemas de exceso de oferta en las rutas pendulares que llegan a los hubs de Este de Asia.

Pero, al mismo tiempo que se constata lo anterior, también se aprecia una exitosa política de expansión comercial hacia nuevas áreas, mejorando por tanto sus conexiones internacionales (proximity foreland). Esta es la principal oportunidad de los principales puertos del Eixo Atlántico.

Nuestro análisis muestra lo siguiente.

El puerto de Leixoes se configura como un puerto emergente en mercancía general y un crecimiento hacia una estructura de conexiones más numerosas y complejas. Sus principales puntos de interés son los siguientes: a) gran fortalecimiento de líneas de suministro al Northern Range (Amberes, Hamburgo, Rotterdam y Bremen) al igual que con Bilbao (en el Mar Cantábrico); b) extraordinario desarrollo de las conexiones con puertos africanos (Walvis Bay, Cape Town, Durban y Richards Bay) para la actividad comercial; c) unas emergentes líneas importantes y relevantes con el Este de Asia (Mostaganem, Jeddah, Singapur); d) nueva influencia de los puertos turcos y del Mar Negro; y e) finalmente, alguna actividad creciente con los puertos situados a lo largo del Río Amazonas, con nodos relacionados de Santarem y Belem.

Por su parte, el puerto de Vigo también aparece como puerto emergente. Presenta tendencias relevantes respecto a su actividad comercial y de conexiones. En primer lugar, se aprecia un fortalecimiento de la cadena de suministros con Rotterdam y Hamburgo. En segundo término, también se constatan relaciones cercanas con respecto a los puertos de África del Sur (Durban, Cape Town y Richards Bay). En tercer lugar, se constituye como cluster de actividad con los puertos mediterráneos, Algeciras, Valencia, Tánger, Barcelona y Tarragona. Y en cuarto lugar, comienzan a apreciarse conexiones con puertos de la India (Mumbai, Chennai y Tuticorin) y comercios bien definidos con puertos canadienses.

En suma, en este estudio detallado de las redes del transporte marítimo, usando modernas tecnologías de las bases de datos, nos ha permitido medir la realidad inmediata de los vínculos comerciales que unos puertos establecen con respecto a otros.

Nuestro objetivo era aplicar la generalización del concepto matemático de distancia entre dos nodos, para que sea entendido no como una separación geográfica, sino como la cantidad de flujo de comercio establecido entre cada elemento analizado dentro del sistema.

Nuestras herramientas permiten a cargadores y compañías navieras conocer mejor la localización geográfica de la demanda, -caracterizada por una gran volatilidad durante los años de la crisis-; y distinguir entre áreas emergentes y áreas en decadencia, contribuyendo, por ello, a incrementar las posibilidades de ubicación de nuevas áreas de negocio.

Si se estudia la secuencia temporal de lo sucedido en las redes de transporte analizadas, el grado promedio (conectividad directa) ha aumentado en los puertos europeos de contenedores y se ha estancado cuando se considera el conjunto total de las posiciones mundiales. O sea, se percibe una tendencia hacia la concentración y jerarquía portuaria.

Y, finalmente, el incremento de la centralidad, es decir la mayor presencia del puerto promedio en una ruta aleatoria uniendo dos puertos, puede ser una evidencia de la actual fase de regionalización portuaria. Puesto que añadiendo esos hubs intermedios, con centralidad incrementada, a ciertos servicios logísticos mundiales que hasta ahora no habían considerado la utilidad de terminales dedicadas en exclusiva al transshipment puro, contribuiría a remarcar la nueva centralidad y jerarquía marítimo-portuaria mundial.

BIBLIOGRAFÍA

Baltazar, R., Brooks, M.R. (2007). Port governance, devolution and the matching framework: a configuration theory approach, in M.R.Brooks & K. Culliname (eds.) Devolution, Port governance and Port Performance, 379-403.

Bofarull, M. (2003). Avances de productividad en el sistema portuario español, VI Encuentro de Economía Aplicada. Granada, junio 2003.

Brooks, M.R. (2004). The governance structure of ports. Review of Network Economics, 3(2), 168-180.

Brooks, M.R., Culliname, K. (Eds) (2007). Governance models defined, In Devolution, Port Governance and Port Performance. Elsevier.London.

Caravaca. I. (1998). Los nuevos espacios ganadores y emergentes. Revista Eure. 24(73) pp. 5-30.

Castells, M. (1997). La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. La sociedad red. Volumen 1. Madrid. Alianza Ed.

Chlomoudis, C., Pallis, A. A. (2002) European Port Policy: Towards a Long-Term Strategy. Edward Elgar, Cheltenham.

Chlomoudis,C., Karalis,A V., Pallis, A. (2003). Ports reorganizations and the worlds of production theory. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 3, 77-94.

Comtois, C., Slack, B. (2003). Innover l´autorité portuaire au 21ème siècle: un nouvel agenda de gouvernance. Les Cahiers Scientifiques du Transport, 44, 11-24.

Coto Millán, P. & Inglada, V. (1999). Análisis del transporte marítimo en España: Competencia y regulación, Papeles de Economía Española. nº 82. pp. 59-70.

De Rus, G., J. Campos & Nombela, G. (2003). Economía del Transporte. Barcelona. Ed. Antoni Bosch.

Fujita, M.; Krugman, P.; Venables, A. (2000). Economía espacial. Las ciudades, las regiones y el comercio internacional. Barcelona. Ed. Ariel.

González Laxe, F. (2002). Economía marítima y tipologías portuarias, Boletín Económico del ICE. nº 2717, pp. 21-33

González Laxe, F. (2009). Acciones estratégicas sobre el transporte marítimo y las infraestructuras portuarias en el marco del Eixo Atlántico. In L. Domínguez (dir) Eixo Atlántico.

González Laxe, F., Novo Corti, I. (2007). El sistema portuario da Eurorrexión Galicia /Norte de Portugal. Comunidade de Traballo Galicia/Norte de Portugal.

Goss, R. (1990). Economic policies and seaports. Are port authorities necessary?. Maritime Policy and Management, 17, 257-271.

Juhel, M.H. (2001). Globalization, privatization and restructuring of ports. International Journal of Maritime Economics, 3, 139-174.

Haralambides, H., (2002). Competition, Excess Capacity, and the Pricing of Port Infrastructure, International Journal of Maritime Economics. Vol. 4, nº 4.

Huybrechts, M., Meersman, H., Van de Voorde, E., Van Hooydonk, E., Verbeke, A. and W. Winkelmanns (Eds). (2002). Port Competitiveness. Editions De Boeck Ltd.

Martner-Peyrelongue, C. (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. *Economía, Sociedad y Territorio*. nº 65, pp.1-48.

Ng, K Y A., Pallis, A.A. (2007). The role of political culture in reforming port governance: a comparative analysis. *IAME Conference Proceedings*.

Ng, K.Y.A., Pallis, A.A. (2010). Port Governance Reforms in diversified institutional frameworks: Generic Solutions, Implementation Asymmetries. *Environment and Planning A*, 42(9), 2147-2167.

Notteboom, Th. (1997). Concentration and load centre development in the European container port system. *Journal of Transport Geography*. 5(2). pp. 99-115.

Nooteboom, Th. (2006). Traffic inequality in seaports systems revisited. *Journal of Transport Geography*. Vol. 14. pp. 95-108.

Notteboom, T, Winkelmann, W. (2001). Reassessing public sector involvement in European seaports. *International Journal of Maritime Economics*, 3, 242-259.

Pallis, A.A. (2002). *The Common EU Maritime Transport Policy*. Ashgate, Aldershot.

Pallis, A. A. (2007). EU port policy: implications for port governance in Europe, in M.R.Brooks & K. Culliname (eds). *Devolution, Port governance and Port Performance*, 479-495.

Sánchez, R.; Hoffmann, J.; Micco, G.; Pizzolito, M.; Martin-Sgut, M.; Wilsmeier, G. (2003). Port efficiency and international trade: port efficiency as a determinant of maritime transport cost. *Maritime Economics and Logistics*, 5(2). pp. 199-218.

Song, D.W.(2003). Port co-opetition in concept and practice, *Maritime Policy & Management*. Vol. 30. n°1. pp. 29-44.

Suykens, F., Van de Voorde, E. (1998). A quarter of a century of port management in Europe: objectives and tools. *Maritime Policy and Management*, 25, 251-261.

Verhoeven, P. (2006). Port management reform in Europe: is there a role for the EU?, in T. Notteboom (eds). *Ports are more than piers*. 35-55-

Verhoeven, P. (2009) *European Ports Policy: Meeting contemporary governance challenges*. *Maritime Policy and Management*, 36(1), 79-101.



Unión Europea

Fondo Europeo de
Desarrollo Regional



ATLANTIC AREA *Programa Transatlántico*
ESPACIO ATLÁNTICO *Programa Transatlántico*
ESPACE ATLANTIQUE *Programme Transatlantique*
ESPAÇO ATLÂNTICO *Programa Transatlântico*

climatlantic
local and regional actions
for carbon footprint reduction