

III FÓRUM MARÍTIMO DO EIXO ATLÁNTICO  
Viana, 25 marzo 2015  
A MARITIMIDADE, UMA ABORDAGEM TERRITORIAL

---

# OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO DA FRENTE ATLÁNTICA: As cidades atlânticas diante da Estratexia Marítima Europeia

**Dr. Fernando González Laxe**  
Universidade da Coruña

# SUMARIO

---

- Describir y analizar los cambios en el mundo marítimo-portuario.
- La necesidad de impulsar una mayor concienciación y tener la opción de definir una Estrategia Marítima.
- Dar cuenta del nuevo rol que poseen las ciudades portuarias en la era de la globalización.

# Cambios en el mundo marítimo-portuario

---

- Mayores Interrelaciones y interacciones
- Aumento de los flujos marítimos, sobre todo en los contenedores.
- Nuevas áreas económicas involucradas
- Nuevos y mayores barcos.
- Nuevas rutas marítimas
- Nuevo tablero empresarial, resultado de las alianzas inter-empresariales.
- Nuevos desarrollos portuarios: exigencias mas rigurosas; participación privada; mayor competencia
- Emergencia de las cadenas de suministro globales
- Potenciamiento y consolidación de la logística.
- Pautas diferenciadas por parte de cada país en lo que atañe a los marcos regulatorios y políticas comerciales

# Varios datos

---

- Más del 80% de los intercambios comerciales se efectúan por vía marítima, superando los 10.000 millones de tns. en 2014.
- El transporte marítimo de materias primas relativiza el papel de los países emergentes frente al mundo desarrollado. En 2012, UE+EEUU+Japón importan 2.260 millones de tns. de materias primas, por 2.200 millones de tns. de China+India+Corea Sur.
- 8 de los 10 primeros puertos del mundo, en términos de toneladas están localizados en China continental.
- En 2013, Shanghai+Singapur movilizan 30 veces más contenedores que los puertos de Le Havre+ Marsella.
- 7 de los 10 primeros puertos del mundo, en términos de contenedores, son chinos.
- Las ciudades portuarias más pobladas (>1.000.000 hab.) aumentan su dominio en el ámbito de la carga contenedorizada: 53% en 1975; 73% en 2005; >80% en 2010.
- Las ciudades intermedias (200.000-1 millón hab.) pierden peso en los tráficos de contenedores.

# Consecuencias

---

- La mecanización de las operaciones de manipulación de mercancías contribuye a la estructuración de la globalización de los intercambios.
- La deslocalización industrial, el crecimiento económico de países emergentes, la optimización de las cadenas logísticas, alimentan el transporte marítimo.
- Cada vez es más relevante la relación espacio/tiempo y el coste/calidad. En razón de esto, emerge el gigantismo naval y portuario; la logística globalizada; y las apuestas cualitativas y cuantitativas empresariales.

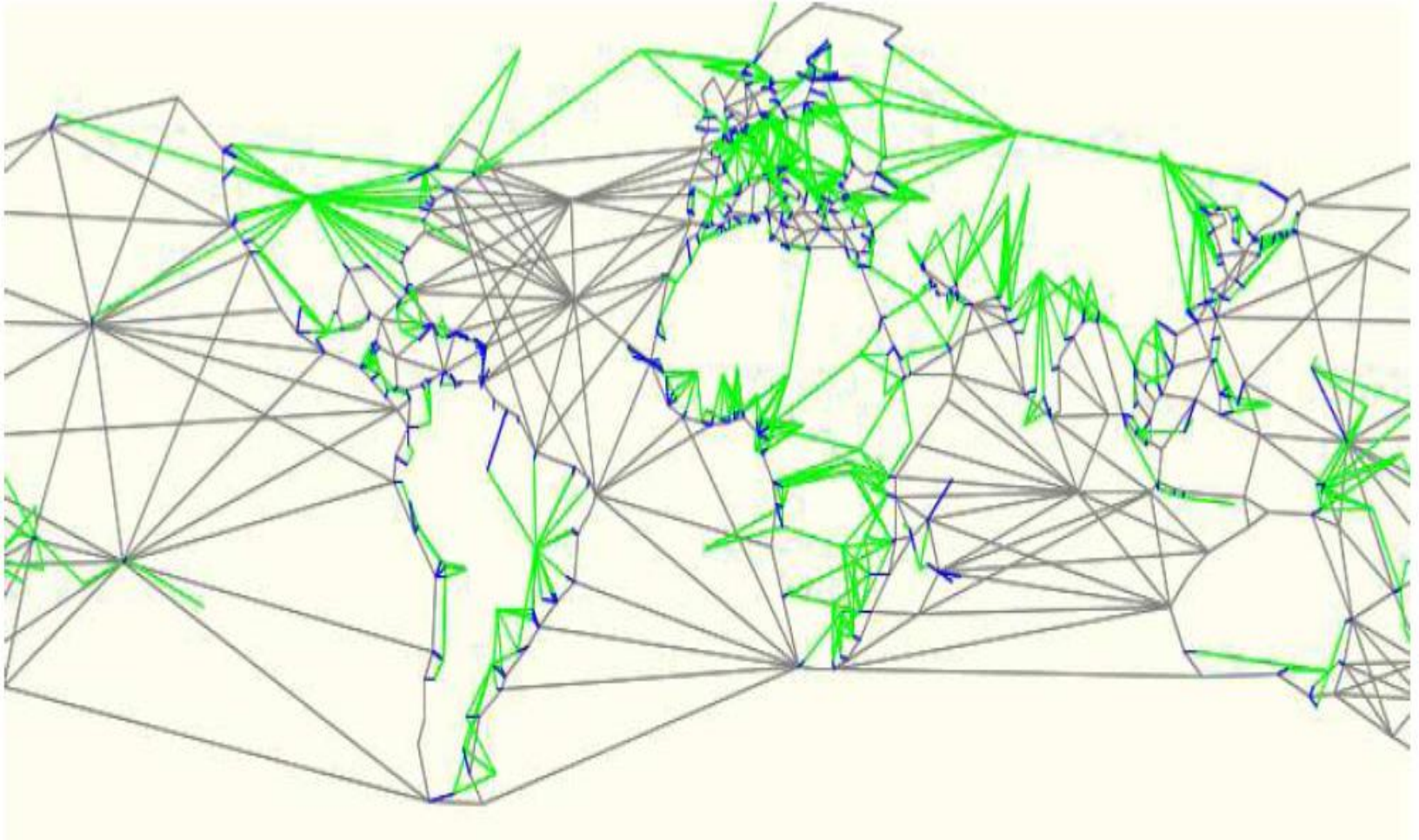
# Las dinámicas portuarias

---

- La evolución histórica es muy clara: ciudades-mundo italianas; villas hanseáticas; hegemonía británica; dominación EEUU; las nuevas potencias marítimo-portuarias.....
- Una maritimización creciente de la economía contemporánea hace triunfar el concepto de espacio/coste; impulsa un descenso de los costes del transporte y de la logística; y potencia la conformación de *mallage* planetario en torno a los puertos (estratégicos y de transbordo) enclavados en rutas intercontinentales.
- Da lugar a que las compañías marítimas y los operadores portuarios se asienten en lugares óptimos y que pugnen por su posicionamiento global.
- **Los puertos luchan por su atractividad y polarización estratégica.**

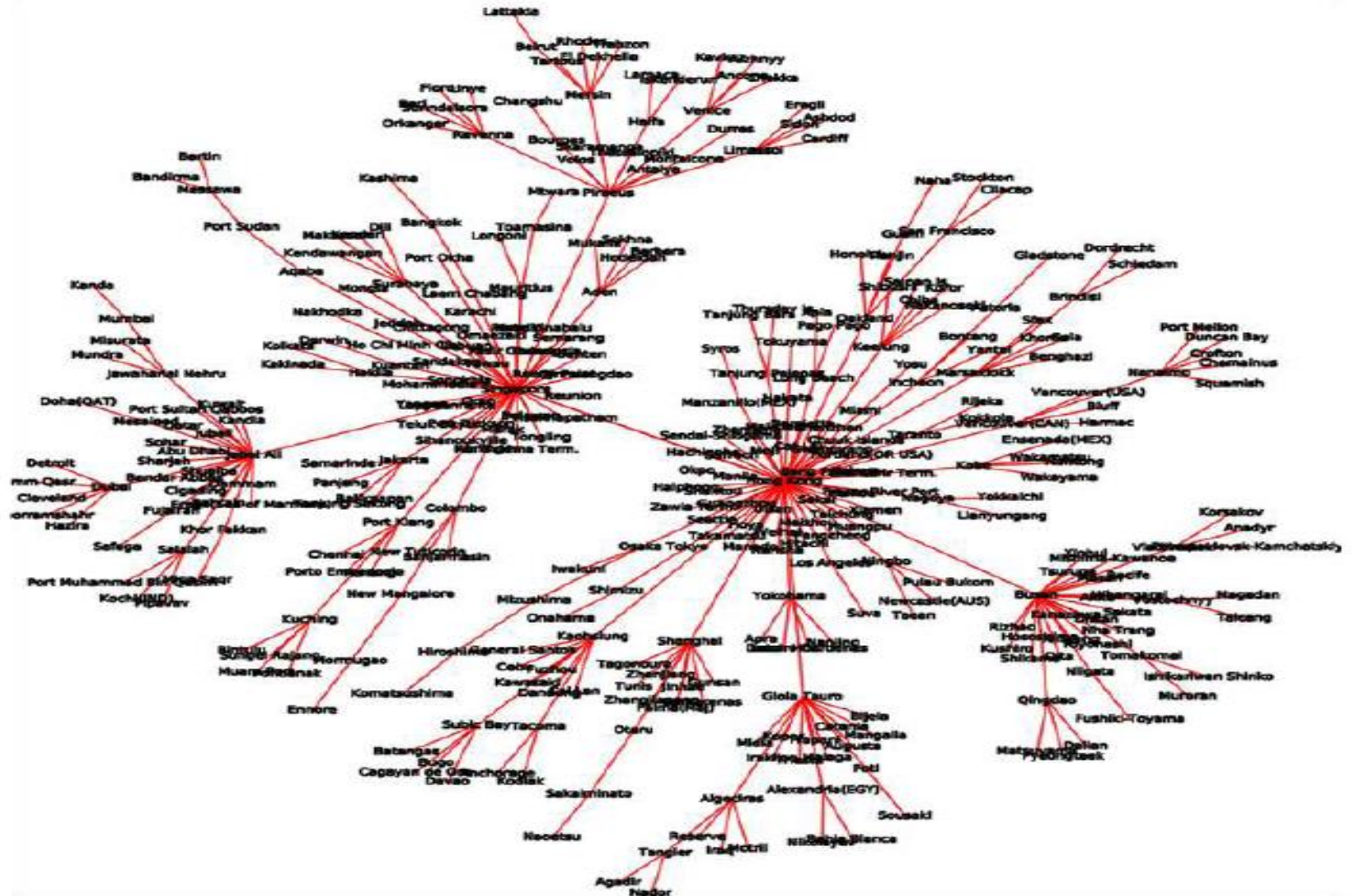
# Rutas e itinerarios marítimos

---





# Container hub's a nivel mundial



Source: own elaboration based on dataset from Lloyds Marine Intelligence Unit (LMIU)



# Análisis de los factores territoriales

---

- Tradicionalmente, la *atractividad* de los territorios era, en gran medida, el resultado de la yuxtaposición histórica de optimizaciones de localización de las unidades de producción; y de un proceso acumulativo de estrategias de desarrollo que, sobre ellas, se fueron aplicando.
- La reciente competencia internacional por la atractividad y la creciente exposición universal de las economías locales y regionales, introducen un riesgo adicional de vulnerabilidad en los territorios, en la medida que se exponen de una u otra forma, sus propias especializaciones.
- Por eso, los territorios locales plantean políticas de relaciones exteriores en función de sus competencias, misiones y acciones.

# Localización geo-económica y desarrollo de las ciudades portuarias

---

- La ciudad como enlace: función de intercambio.
- La ciudad como efecto-multiplicador de las actividades económicas: lugar espacial privilegiado por los actores para la negociación de sus inversiones.
- La ciudad como estrategia y posicionamiento de futuro: busca articular políticas sectoriales y modelos de crecimiento como plataforma de agentes activos

# El Espacio Atlántico

---

- El Espacio Atlántico está compuesto por ciudades medianas, distribuidas de manera uniforme por todo el litoral, donde las metrópolis escasean. Salvo los casos de Lisboa y Dublín no existen capitales de Estado.
- Las ciudades del Espacio Atlántico están alejadas de las grandes redes de intercambios internacionales, de las redes de transporte y de los centros de decisión (en sentido clásico) continentales.
- Esto visualiza la carencia de vínculos (lazos) de comunicación entre ellas (falta de conectividad interna).

# Constataciones relevantes

---

- Las ciudades del Atlántico mantienen una **relación muy intensa con las actividades marítimas**, mostrando una alta diversificación económica y fortaleciendo su función metropolitana.
- El desarrollo urbano tiene relación con las **oportunidades de definir y mantener nuevos objetivos en lo tocante a las relaciones puerto-ciudad**.
- Al estar ante escenarios abiertos y ante nuevos contextos de globalización, **las actividades marítimo-portuarias se convierten en factores relevantes y de atractividad**.
- No se puede concebir una Estrategia Europea sin las ciudades-puertos, puesto que éstas son claves para el desarrollo y el **impulso de los hinterlands interiores**.

# Dinámicas de cambio

- 
- **La ciudad es dependiente de un hinterland.**  
Condicionado, pues, por la producción en masa, mercados más abiertos y mayores niveles de comercio. Las zonas de estocaje se multiplican y los barcos evolucionan adaptándose para transportar mercancías.
  - El progreso tecnológico incide en los desarrollos portuarios. Los viejos puertos envejecen y quedan insuficientes para albergar más mercancías. **Los puertos se especializan y los espacios urbanos se modifican.**
  - La revolución del contenedor obligó a cambios sustanciales: buscar espacios más accesibles. **Los puertos se ubican en espacios peri-urbanos y los instalaciones se adecúan a las operaciones de manipulación y transbordos.**
  - En suma, se presencian procesos de: a) integración en cadenas flexibles de ámbito global; b) dinámicas de des-territorialización; c) nuevos niveles de gobernanza.

# Tipología de ciudades-puerto

---

- Grandes ciudades diversificadas, pero con declive en sus funciones portuarias y ubicándose en zonas peri-urbanas.
- Ciudades portuarias estabilizadas, pero con declive económico regional, pero ampliando sus áreas del hinterland.
- Ciudades portuarias que experimentan declive constante en su crecimiento portuario.
- Ciudades portuarias ganadoras, que extienden su hinterlands desarrollando estrategias de alianzas y de desarrollo de políticas comerciales.



# Viejas y nuevas apuestas de las Ciudades-Portuarias

---

- Antes: los objetivos se centraban en: a) Desarrollo económico; b) Planificación urbana; y c) Gestión del medio ambiente. Así, Merk (2013): “la estructura económica de la ciudad se orienta hacia la especialización del puerto”;(...) “el puerto es el motor económico de la ciudad”.
- Hoy: debemos incluir: a) función de acumulación de expertos y de conexiones; b) apuesta por la regionalización con nuevas oportunidades; c) desarrollo de la logística integral.

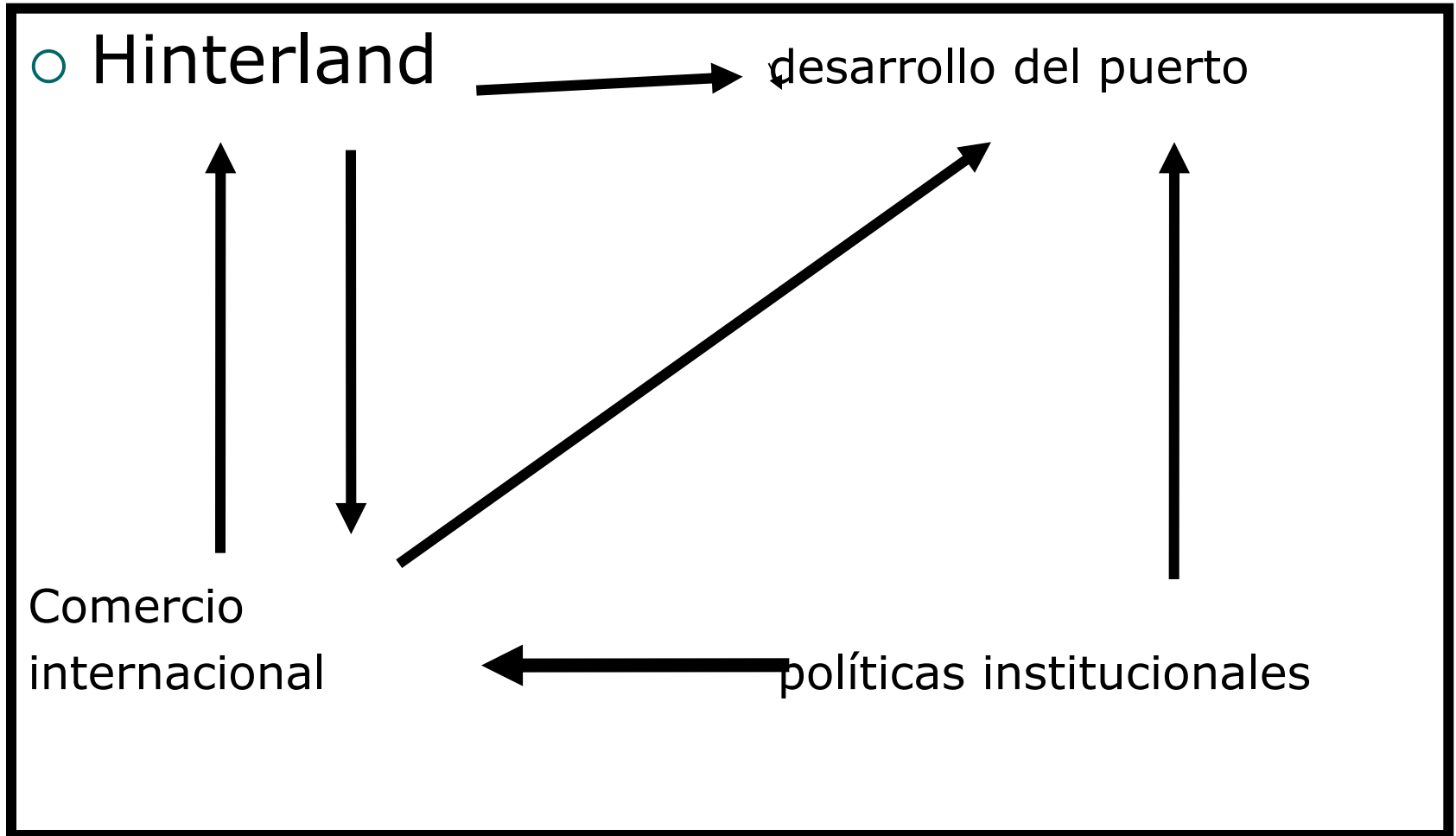
# Claves de las ciudades-portuarias

---

- **Buscar la atractividad** en: accesibilidad; disponibilidad de suelo; bajos impuestos y tarifas; regulaciones flexibles y adaptadas a las circunstancias macroeconómicas y bases comerciales; posicionamiento en los mercados mundiales; (24/7).
- La proximidad de un **puerto es básica y clave para la integración económica.**
- **Los puertos son espacios de accesibilidad para los territorios, mercancías y personas.**

# Relación entre factores externos

---



# Primeras apuestas

---

- Las políticas públicas han de girar sobre dos ejes:
- a) la **cooperación entre ciudades-portuarias y sus hinterlands**, para poder abrir, desarrollarse y posicionarse en las redes y corredores de transporte.
- b) la **promoción de plataformas logísticas y de infraestructuras estratégicas**, que sirvan de palanca al tejido empresarial.

# Segundas apuestas

- **La ciudades deben reforzar varios ejes:**
- a) **recalcar la relevancia que poseen tanto las macro-regiones como los espacios concretos.** Su rol no puede minimizarse, ni tratarse de manera independiente en el marco de las iniciativas europeas.
- b) subrayar los contenidos y los ámbitos marítimos en la medida que **por la vía marítima se ejecuta la mayor parte del comercio de bienes y servicios.**
- c) la **posición marítima determina el grado de relaciones económicas en la actual cadena global** de suministros.
- d) las **ciudades son territorios inteligentes y competitivos.** De ahí la trascendencia de sus estrategias.

# Como afrontar una estrategia de futuro ante los retos europeos

---

- Fundamentalmente, una Estrategia debería basarse en dos conceptualizaciones básicas:
- 1) Planteamientos de acciones adaptadas a la definición y posicionamientos competitivos.
- 2) Diseño de políticas específicas de cara a conseguir los objetivos.



# Definición de tres pilares

- a) **Apuesta por la dimensión marítima**, como elemento de identidad, de legado, y de compromiso. Actuación como respuesta al desarrollo y al actual contexto de crisis. Por eso, se insiste en valorización y perseverancia de dicho posicionamiento.
- b) **Desarrollo de la tecnología e innovación** como palanca de crecimiento, apoyándose en las bases económicas y sociales existentes; así como del potencial de conocimiento y del talento contrastado.
- c) **Soporte de las redes de transporte**, como elemento de integración con la logística mundial, evitando los efectos “archipiélagos”, y garantizando la cohesión territorial, la equidad de acceso y el planteamiento de las RTE-T, que deben promover la accesibilidad y conectividad de las ciudades como verdaderos nodos de conexión en diseños hub & spoke.

# Problemática e interrogantes

---

- ¿Cómo promover la cooperación entre las ciudades portuarias, contribuir a su crecimiento y a la creación de empleo?
- Cuál es el potencial del crecimiento de las ciudades portuarias del Atlántico y cuáles son las inversiones y apuestas necesarias al servicio de un mejor posicionamiento?
- Cuáles son los obstáculos que poseen por delante?
- Cuál debe ser la cooperación con los poderes públicos y con los privados; y como pueden facilitar dichos movimientos?

# Crecimiento azul. Blue Growth.COM(2012).

- Contexto dentro de la Política Marítima Integrada.
- Objetivos a largo plazo:
  - a) desarrollar sinergias entre las políticas sectoriales.
  - b) estudiar la interacción entre las diversas actividades y sus potenciales repercusiones sobre el medioambiente marino y la biodiversidad.
  - c) identificar las actividades para resaltar el potencial de crecimiento a largo plazo y sostenerlo; estudiando las inversiones en investigación e innovación.

# ¿Cómo enfocarlo?

---

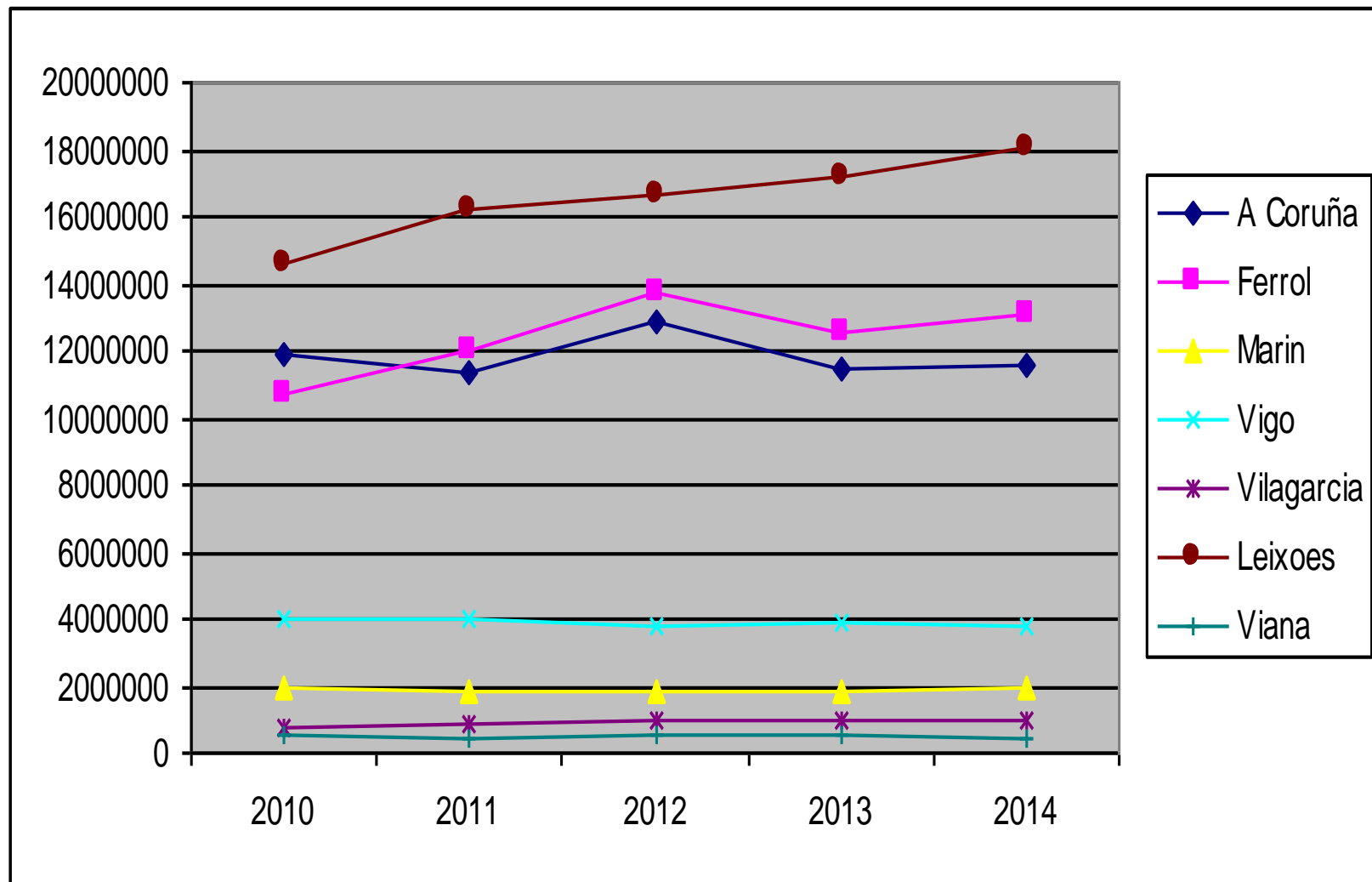
- **Integrando políticas** de la UE, tales como planificación espacios marítimos; gestión integrada de zonas costeras; conocimiento medio marino; Fondo Europeo para las actividades marítimas y de la pesca; .....
- **Definiendo políticas** nacionales (áreas marinas protegidas, polos de competitividad,.....) y políticas regionales.

# Diagnóstico da situación actual de las ciudades-portuarias del Eixo Atlántico

---

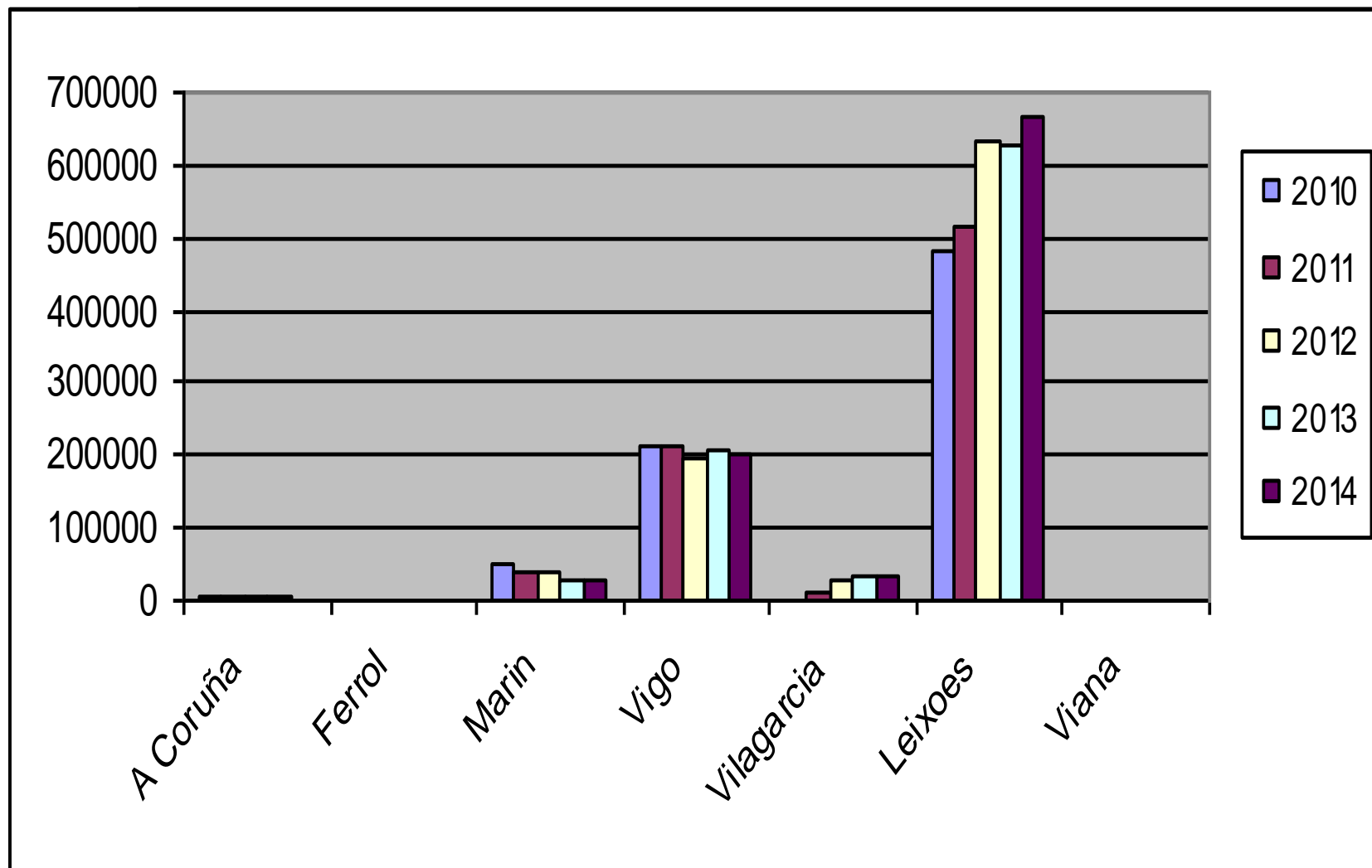
- Respuestas heterogéneas y muy diferenciadas.
- Resultados positivos y halagüeños frente a decepcionantes performances.
- Enfoques y perspectivas europeas decepcionantes para la macroregión atlántica.
- Diversidad en los enfoques de compromiso estratégico

# Evolución del tráfico portuario en las ciudades-portuarias del Eixo

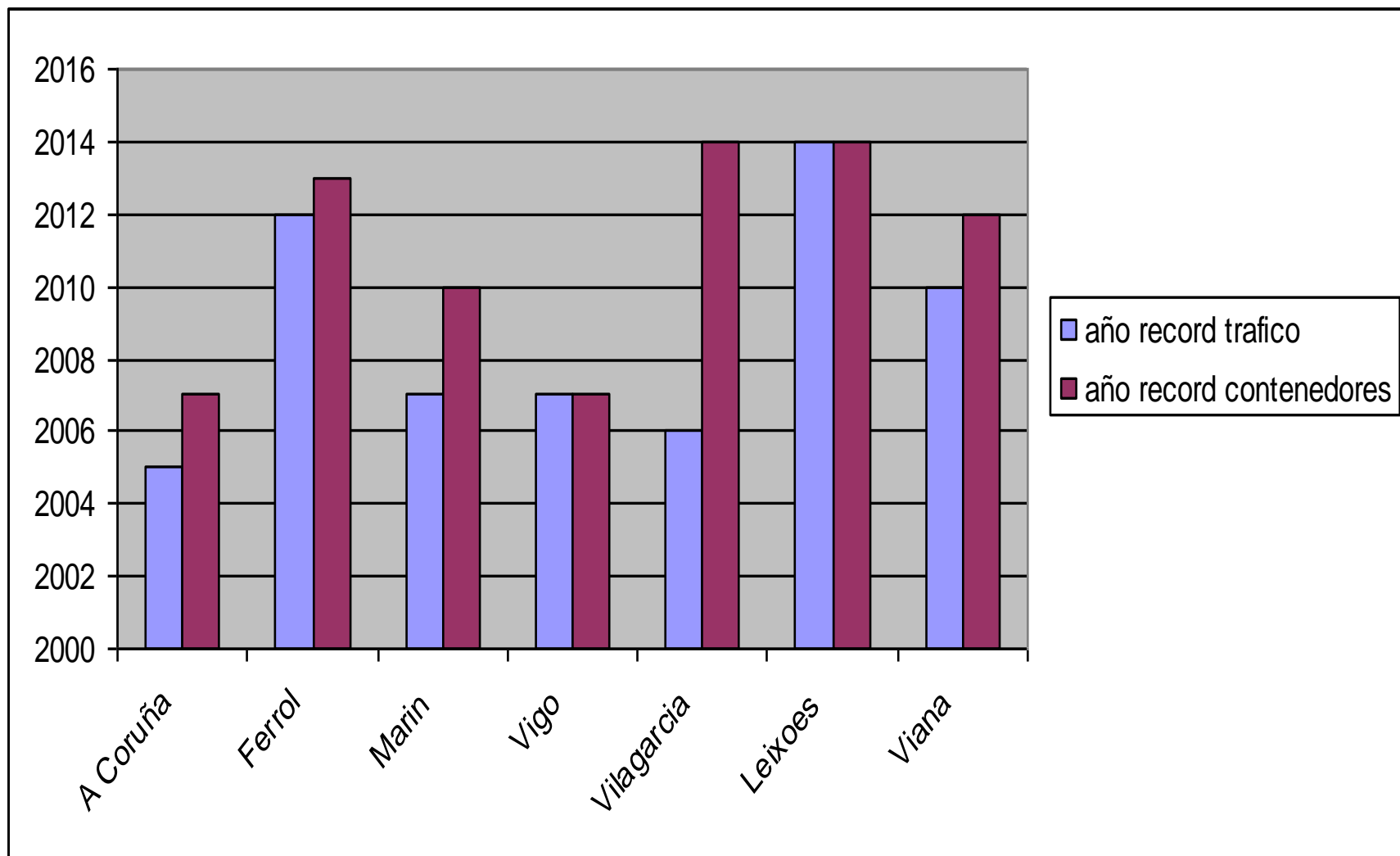




# Tráfico de contenedores (Teus) en las ciudades-portuarias el Eixo



# Años récords en tráfico portuario y de contenedores en las ciudades-portuarias





# TEN-T CORE NETWORK INCLUDING CORE NETWORK CORRIDORS



# Propuestas europeas sobre el Corredor Atlántico y la relación entre sus nodos

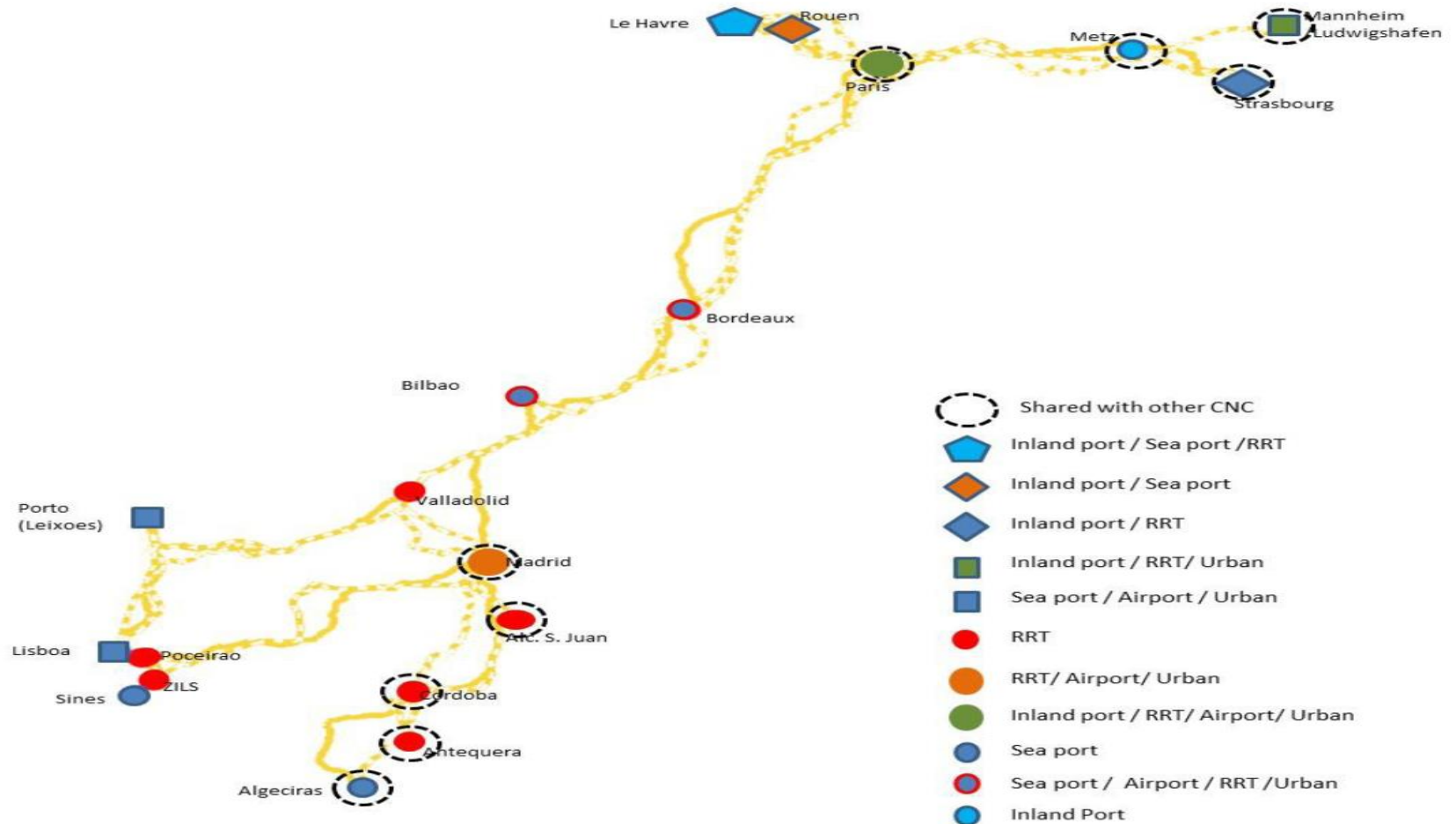


Figure 4: Atlantic core corridor nodes

# Propuestas europeas sobre actuaciones ferroviarias

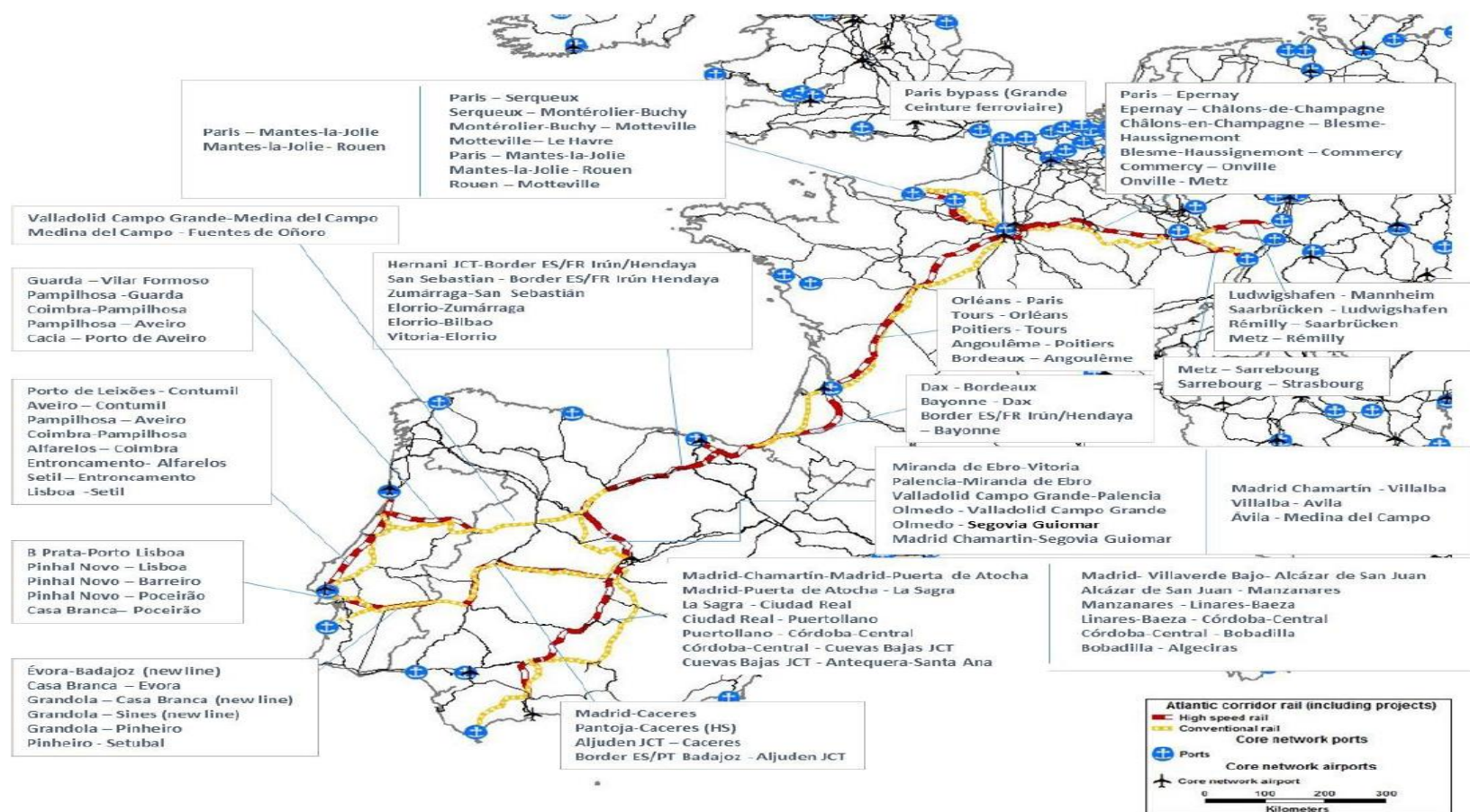


Figure 5: Atlantic core rail network sections



# Propuestas europeas sobre las relaciones ferro-portuarias

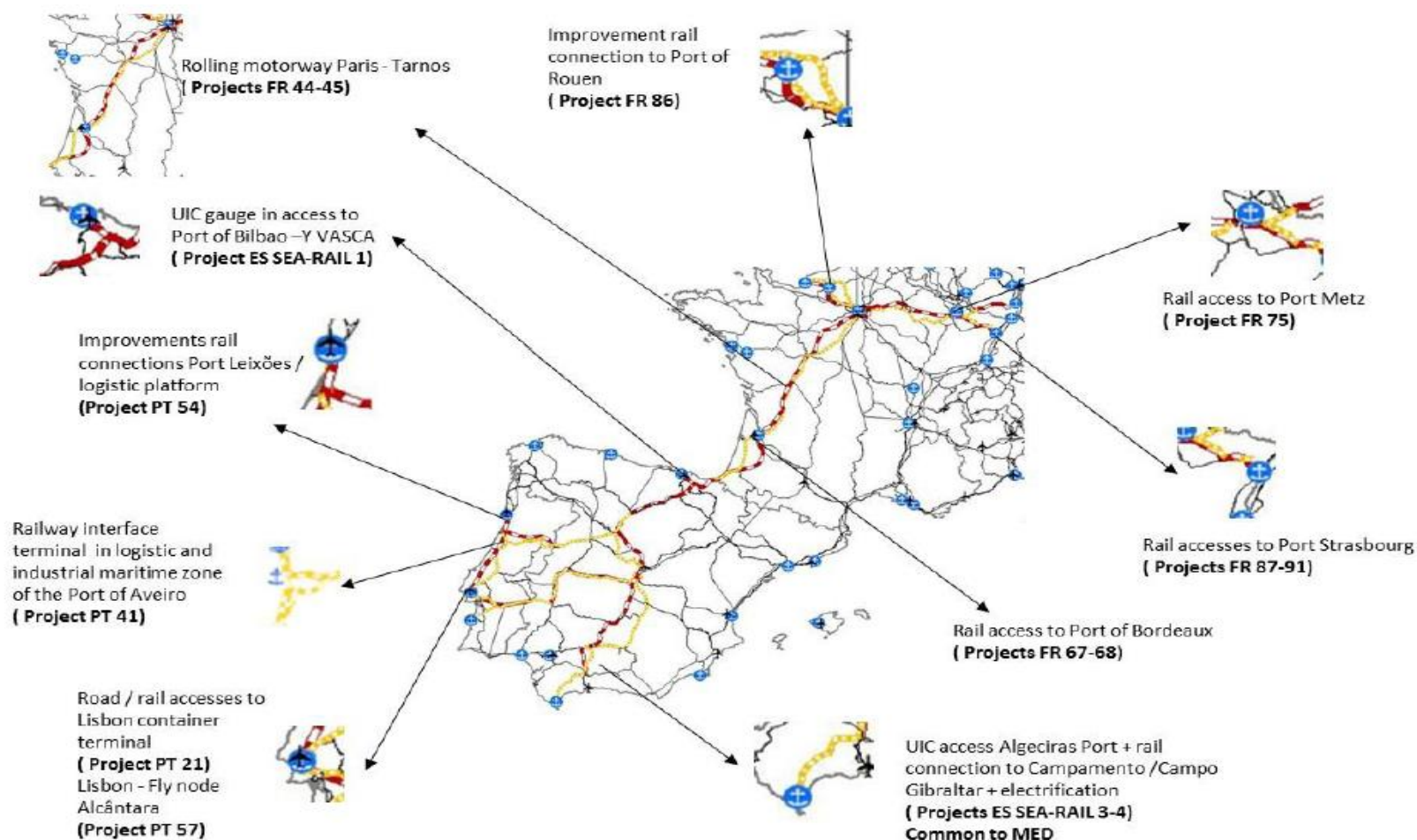


Figure 23: Projects addressing corridor critical issues (rail connections to ports – maritime and inland)



# Propuestas europeas sobre puertos

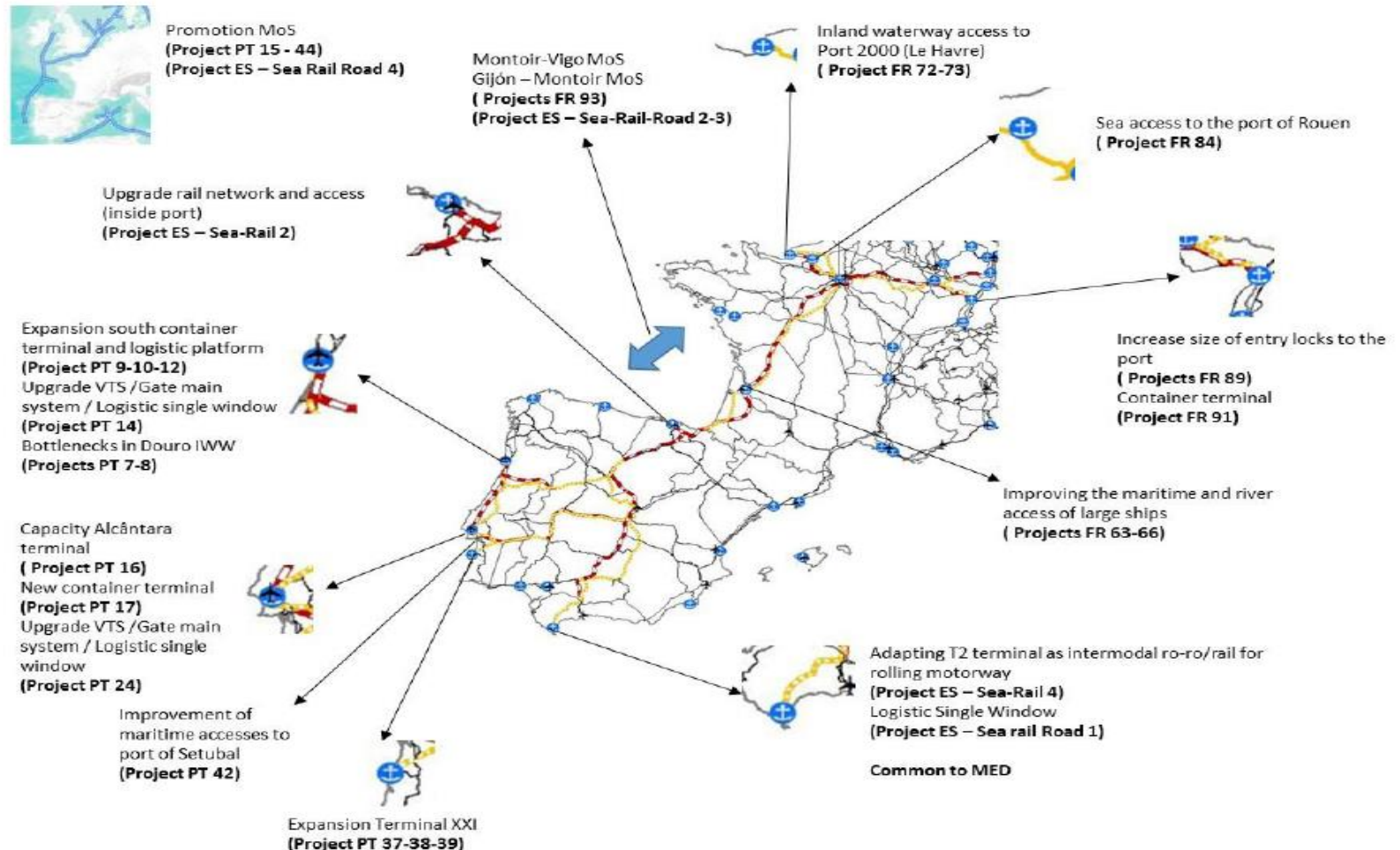


Figure 24: Projects addressing corridor critical issues (ports – maritime and inland)

# Actuaciones europeas previstas en el campo portuario de Portugal y España

---

- Expansion of South Container Terminal of the Port of Leixões (increase port operations and supply capacity of parking for the largest growth cargo in port (containers), which facilities are operating close to its capacity, as well as for increasing rail and maritime intermodality) and New Container Terminal of the Port of Leixões with depths of -14, needed to reinforce the port competitiveness. The development of Leixões logistics platform necessary to improve connectivity in the hinterland.
- In Lisbon, projects comprise the enlargement current terminal capacity (already above 80%) through the reinforcement of equipment's and dredges. The construction of a new terminal in the south bank is planned
- In Sines, the expansion of container terminal (Terminal XXI) capacity and the extension of maritime infrastructure protection, comprising 3 individual projects: Terminal XXI capacity expansion, the extension of maritime infrastructure protection and stabilization of rotation's basin
- As major corridor feeders, increasing the capacity and solve current bottlenecks in the ports of Aveiro and Setubal are identified as critical. Those include the construction of a logistical and industrial maritime zone in Aveiro Port (ZALI), involving the improvement of maritime infrastructures and its technical infrastructure. In Setúbal Port the expansion of the Ro-Ro Terminal, quay advance on the multipurpose terminal as well as improvements in the maritime accesses (currently developing the environmental studies)
- Improvements and upgrade of passenger terminal areas in Leixões and Lisboa cruise terminals
- Development of Leixões Logistic Platform and RRT (in site 2)

New port infrastructure and upgrading of Bilbao and Algeciras ports.

# Conclusiones-1

---

- La expansión de las potencias económicas se ha basado en el mar.
- El medio marino ha cambiado a lo largo de los últimos años de manera vertiginosa.
- Hoy asistimos a un nuevo “equilibrio de fuerzas”: rutas, transporte, comercio, fronteras, migraciones, tecnología, tesoros, criminalidad, contexto estratégico,....

## Conclusiones-2

---

- El sector del mar da cabida a un agregado de actividades económicas que, sin tener definición oficial, supone cerca del 3% del PIB y del empleo; con multiplicadores del 2,5 en el VAB y del 2,8 en el empleo.
- Sus actividades están relacionadas con pesca, acuicultura, construcción naval, transporte marítimo, energía, náutica de recreo, industria auxiliar, investigación marina, turismo, puertos, armada, comercio y distribución, seguros y banca, patrimonio, y otras actividades conexas.

## Conclusiones -3

---

- Es preciso abordar políticas integradas dentro de las estrategias a medio y largo plazo.
- Son necesarias acciones para implementar desarrollos de intermodalidad.
- Resulta obligatorio plantear una mayor participación de los agentes sociales y económicos en la toma de decisiones; y una mayor transparencia y evaluación de las acciones puestas en práctica.
- Se debe apostar por un mejor posicionamiento internacional de las ciudades–puerto y por una estrecha alianza entre partners para consolidar y reforzar cooperaciones y corredores de transporte.

# III FORUM MARITIMO DO EIXO ATLANTICO

25 marzo Viana

---

## A maritimidade: Uma abordagem territorial

- Muchas gracias por la atención prestada.
- Para mayor información y correspondencia  
correo electrónico: [laxe@udc.es](mailto:laxe@udc.es)