



---

## GALICIA Y LA DIMENSIÓN PORTUARIA: PORT-HÉRCULES 2012

González Laxe, Fernando  
Catedrático de Economía y Director del Instituto de Estudios Marítimos.  
Universidade da Coruña

---

### 1.- LOS CAMBIOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Si analizamos los recientes comportamientos del sector marítimo internacional llegamos a las siguientes conclusiones. Estamos ante un amplio proceso de globalización, por el que los intercambios comerciales realizados por vía marítima son cada vez mayores, se incrementan anualmente y, desde hace una década, lo hacen por encima de las tasas de aumento de la producción mundial. Asimismo, presenciamos una mayor incorporación de nuevos países al comercio mundial lo que abre la posibilidad de nuevos mercados, en donde se aprecia una clara concentración y un aumento espectacular de los tráficós con y en el continente asiático, y más concretamente con China. Este aumento de los flujos de mercancías se realiza siguiendo unas rutas cada vez más selectivas, *a modo de péndulo*, pues de lo que se trata es de realizar los trayectos en el menor tiempo posible, de ahí la singularidad de las rutas EsteAmérica-Europa; Europa-Asia; y OesteAmérica-Asia, que entre ida y vuelta concentran la mayor parte de los tráficós.

Los desarrollos tecnológicos han avanzado de tal manera que las unidades son cada vez de mayor envergadura, pues tratan de responder al proceso de la contenedorización, y es entonces cuando se requieren de buques capaces de transportar más de 8.000 o incluso 12.000 Teus. Este avance tecnológico (mayor capacidad de transporte) y mayor velocidad de los buques (la potencia es más elevada) hacen que los trayectos sean más eficientes (menores costes) y exigen, en consecuencia, desarrollos portuarios de mayor

envergadura. A modo de ejemplo, un buque de 12.000 Teus, necesitaría un muelle de 400-450 metros y unas 22 Ha de espacio portuario.

La necesidad de contar con nuevas infraestructuras, tales como las referidas a los canales de entrada a los puertos, calado de las dársenas, longitud de muelles, superficie de almacenamiento, pórticos y grúas, etc. permite responder a las dinámicas de concentración y de especialización de los tráficos marítimos; y, por lo tanto, dentro de la mayor rivalidad y competencia entre puertos, se procede a seleccionar aquellos puertos más óptimos de aquellos otros peor situados tanto en lo que se refiere a las rutas como a las condiciones relativas a las infraestructuras.

Los desarrollos portuarios están estrechamente vinculados con la intermodalidad, o sea, la opción de conectar y poseer combinaciones con otros modos de transporte para hacer posible que las mercancías se trasladen de “*Puerta a Puerta*”, y no como antaño que eran de “*Puerto a Puerto*”. Esto es, la intermodalidad nos permite integrar a las áreas territoriales del interior de las zonas portuarias, conectar varios espacios geográficos y conjuntar modos de transporte; en fin, alcanzar efectos sinérgicos y complementarios de alto nivel.

Cuando se potencia la intermodalidad y se impulsan los desarrollos portuarios surge el papel de la logística como elemento básico a la hora de plantear las políticas portuarias, para obtener la mayor eficiencia y para lograr el desarrollo de servicios complementarios.

En suma, la transición experimentada en la década de los noventa ha supuesto una racionalidad en el diseño de las rutas y una mejoría de los servicios; acentuando 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: a) la reducción de escalas y el aumento de los transbordos significa la *formación de megapuertos*; esto es, responde en primer lugar, a la intensidad de las operaciones; y en segundo lugar, la mayor oferta y la existencia de nuevos servicios conexos incrementan el valor añadido del propio transporte; b) se consolida la existencia de puertos secundarios, en la medida que las instalaciones portuarias deben dotarse de nuevos servicios; deben facilitar las conexiones con otros medios de transporte; deben 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 compartir terminales portuarias; c) se formaliza 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 geo-estrategia económica mundial.

Bajo estas nuevas concepciones, los agentes marítimos se internacionalizan y los operadores multi-modales desarrollan servicios globales

## **2.- LOS PUERTOS Y SU INTEGRACIÓN EN LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN.**

Si definimos los puertos en conexión con los esquemas de transporte, esto es, abarcando la inter-modalidad y la preeminencia de los *hub*'s, las consecuencias de nuestro análisis son las siguientes: el tráfico marítimo y la estructuración de las organizaciones portuarias responden a la definición de los ejes económicos; a los corredores de transporte; y a la combinación de los medios de transporte. Tales especificaciones son las que nos permiten determinar las condiciones de la accesibilidad y de la mejora de las sinergias; así como promover la integración y evitar la marginalidad; atraer las inversiones; incrementar las transferencias de carga e impulsar 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; para, en segundo lugar, tratar de convertirse en *hub*'s, con el objetivo de dotarse de una nueva dimensión territorial que incorpore más valor a los incrementos de los servicios prestados por las empresas ubicadas en las proximidades del puerto y que contribuya a la reducción de los costes de transacción. En el cuadro nº 1 reflejamos los cambios más notables que en el ámbito de los transportes marítimos se han producido en los últimos años.

CUADRO Nº 1.- CAMBIOS EN EL ÁMBITO DE LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS.

TRANSPORTE TRADICIONAL	TRANSPORTE INDUSTRIAL
Predominancia de factores políticos-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 y 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

Fte) Fernando González Laxe.

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, de las políticas comerciales, de la financiación, de las redes informáticas, de los modos de intermediación, etc. En este sentido, las políticas portuarias abordan los objetivos en una doble finalidad: en términos de desarrollo económico y en el ámbito de la ordenación del territorio; a la vez que dicho enfoque supone una incardinación en un nuevo marco internacional de los intercambios.

Los transportes marítimos adquieren cada vez más una dimensión internacional ya que los espacios marítimos son libres y el coste de uso de dichos espacios es, en la actualidad y por el momento, 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 contenedorización y de los sistemas multimodales favorecen las estrategias que integran los servicios “*puerta a puerta*” y acentúan la competencia a la vez que subrayan 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 cada vez más amplias e innovadoras como lo prueba la variedad de concepciones híbridas en el campo de la organización y de la gestión.

### **3.- LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS PORTUARIAS Y EL DESARROLLO DE LOS WATERFRONT URBANOS.**

En la década de los setenta del siglo pasado, después del shock petrolero y de las crisis económicas, las estrategias industriales se vieron obligadas a “re-pensar” los conceptos de los espacios territoriales. Se crearon e incentivaron las zonas urbanas-litorales, lo que supuso un freno a la ubicación de las industrias pesadas en las proximidades de la costa. Se tomaron en consideración los problemas que generaba la excesiva contaminación y creció la conciencia por la defensa del medio ambiente, asistiendo a un repliegue y/o desplazamiento de las industrias hacia otras ciudades y áreas geográficas.

En los años ochenta, asistimos a las nuevas actividades dependientes de los servicios, tales como el almacenaje, la distribución, el comercio de importación/exportación, la utilización de los contenedores, aspectos que provocaron una des-industrialización en ciertas áreas territoriales y una difusión de la multi-localización, factores que asimismo propiciaron la consolidación de cadenas de puertos o “*ranges portuarios*”, des-localizando las zonas portuarias en determinadas ciudades que experimentaron fuertes mutaciones estructurales y de ámbito espacial.

La década de los años noventa del pasado siglo viene marcada por la acentuación de las mutaciones en la que se refiere a la gestión logística. Se aprecia una evolución técnica de los productos, una movilización de los flujos y modos de transporte, nuevas organizaciones 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. Pero, al mismo tiempo, una mejora en las condiciones de aprovisionamiento y suministro de las mercancías; una garantía en cuanto a la fiabilidad en el tiempo y en la distribución; y una seguridad en lo que respecta a la entrega de los bienes objeto de transporte.

#### **4.- LAS ESTRATEGIAS DE LAS ECONOMÍAS PORTUARIAS.**

Las economías portuarias demandan actuar bajo varios vectores. 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 tráficos. Una *estrategia de intensificación* del transporte, que afecta al número, tipo y tamaño de las embarcaciones, especialmente portacontenedores, así como el establecimiento de acciones que permitan reducir los tiempos de estancia; incrementar las calidades de los servicios ofertados; y ampliar los trayectos directos con otros puertos y áreas geográficas. Y, finalmente, una *estrategia de conjunto e integración*, que basada en la intermodalidad, fuera 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 sobre los ejes del comercio internacional.

Se apuntan dos análisis para enfocar dichas estrategias. El primero, 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; mejorar e impulsar la calidad del intercambio y de la distribución; y responder a las nuevas funciones de almacenamiento y de instalaciones portuarias especializadas, tales como los equipamientos portuarios, la proliferación de áreas diferenciadas y la existencia de instalaciones apropiadas para cargas líquidas, mercancías sólidas y combinadas, junto a medios tales como grúas, pórticos, contenedores, automatización de terminales, etc. que constituyen la esencia de la consolidación de un *hub*. El segundo análisis, es visto desde la relación con el buque y, entonces, las funciones portuarias requieren de 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, capacidad para la inmovilización del barco, suministros, energía, agua, reparación naval, entre otros rasgos son buenos ejemplos de los nuevos e imprescindibles requisitos.

La "*segunda revolución logística*" en los transportes marítimos y en la estructuras organizativas portuarias ha favorecido los intercambios, sobre todo los intercontinentales y los correspondientes a los productos manufacturados (esencia del concepto de la mundialización), impulsando el transporte multimodal. Estas dinámicas han obligado a los puertos a equiparse de terminales especializadas y de nuevas instalaciones. El transporte se realiza sin ruptura de carga -por uno o varios medios de transporte- porque es más fácil de manipular, de llenar, de vaciar y de almacenar, y no requiere hangares ya que los contenedores se apilan; y, en tercer lugar, 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. En este sentido, las inversiones en infraestructuras portuarias se prevén muy exitosas.

Los puertos tienen como objetivo facilitar de forma rápida, segura y fiable las mercancías. Muchas estructuras portuarias se convierten en plataformas de intercambio de mercancías;

y en su desarrollo se formalizan los *hubs marítimos* (esto es, nudos de redes) que albergan a los navíos-madre (mothers ships) que alimentan a los porta-contenedores de talla media (feeders), conformando un nuevo equilibrio: *polo/núcleo central + plataforma logística*. De ahí, los cambios en la valorización de las instalaciones portuarias. El cuadro nº 2 refleja de manera esquemática dichos cambios

CUADRO N ° 2.- VALORIZACIÓN DE LOS RASGOS 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 tenía en cuenta los efectos y las referencias relativas a espacios, tiempos y conexiones	Integra y conecta espacios selectivos (nodos y hub's); integra lugares y tiempos; e integra espacios y tiempos.

Fte) Fernando González Laxe.

Al reafirmarse los puertos como “nodos funcionales” que ejercitan funciones de atracción y de captación de tráfico, por un lado; e impulsoras, en segundo término, de una dinámica de desarrollo territorial específica para seducir y desviar flujos de cambios, los nuevos objetivos se centran, pues, 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 las interfaces “tierra-mar”; y e) adaptación permanente de nuevas normas institucionales y de regulación económica.

Por eso, la dinámica de la intensificación, masificación y especialización de los transportes y desarrollos portuarios lleva aparejada una mayor competitividad y rivalidad que alimenta la pugna entre equipamientos portuarios y plataformas logísticas. Asistimos, en consecuencia, a un proceso de mayor partenariado y a procesos de privatización; y los

nuevos retos se centran en proporcionar servicios eficientes y de menores costes desde la perspectiva de los usuarios portuarios. Asimismo responden tecnológicamente al manejo de las cargas; dan respuesta a las necesidades de los usuarios; proporcionan servicios competitivos, realizan inversiones para mejorar la eficiencia y aumentan la capacidad, entre otros objetivos.

Este modelo cambiante en los niveles de tráfico marítimo y en la actuación de los operadores supone: a) las compañías navieras están cada vez más involucradas en las operaciones de las terminales; b) los operadores internacionales desean adquirir concesiones para albergar nuevas terminales; c) implica un nuevo proceso de oferta de normativas sobre los arrendamientos y las concesiones, con lo que emerge un nuevo mercado de concesiones de terminales; y d) surgen nuevas formas de financiación y de situaciones de partenariatio 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 las infraestructuras portuarias y para la puesta en funcionamiento de los nuevos servicios marítimos. Ello comporta analizar los transbordos de mercancías; el desarrollo del intermodalismo; las plataformas de integración tierra-mar; y los nuevos servicios y cadenas logísticas.

Una forma de expresarlo sería definir a los puertos como nodos de transferencia de flujos, a la vez que constituyen centros de distribución e integración de cargas; y que contribuyen a revalorizar la localización geográfica en la que se adscriben al potenciar las zonas de influencia territoriales.

## **5. GALICIA Y SU ORIENTACIÓN MARÍTIMA.**

Los puertos exteriores de A Coruña y de Ferrol deben responder a los retos planteados en los escenarios internacionales. Es decir, deben afrontar las tendencias actuales y los escenarios previsibles. O sea, hacer seguimiento de la evolución de los mercados, de los servicios, de las tecnologías y de los mecanismos reguladores; en suma, buscar y asegurar infraestructuras físicas que permitan el acceso rápido, seguro y eficaz de los medios de transporte marítimo y terrestre; poner en marcha un marco regulador eficiente en el ámbito de los costes y de los sistemas de gestión; conceder la importancia necesaria a la prestación de servicios que complementen las operaciones de carga y descarga, el almacenamiento, la transformación y la distribución; y, finalmente, deben integrarse en los sistemas internacionales de distribución buscando la cooperación con los operadores privados.

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 hoy en día en captadores de tráfico, buscando la concentración de los centros de cargas con el objetivo de reducir las escalas. En suma, *la finalidad primordial de los puertos es la eficiencia*. Y este concepto de eficiencia se mide por aumentos de la productividad y por la reducción de todos los costes de insumos necesarios para operar y mantener las instalaciones portuarias. La creciente competencia portuaria se centra en: precios, rutas, tecnología, plazo de entrega de mercancías, y en seguridad.

La emergencia de las terminales de carga permite agilizar las funciones de los operadores y permiten transportar todo tipo de productos manufacturados. En ese

sentido, las propuestas de los nuevos puertos coruñés y ferrolano deben fundamentarse en favorecer las nuevas prestaciones de servicios; unas mejoras en el suministro y oferta de equipamientos; y un nuevo marco jurídico que contemple la participación privada.

Es preciso propiciar el aumento de la productividad por medio de dos vectores: a) generar nuevas oportunidades de negocios y b) prestar mejores servicios a los clientes, a través de una mejor calidad de la información e intercambios de datos; a través de mejores equipos de manipulación de cargas; y por un más óptimo sistema de atraques que permitan reducir la estadía de los barcos en los puertos.

Es evidente que la más intensa competencia mundial nos va a exigir plantear medidas apropiadas para evitar la desregulación absoluta (que sería utilizada por los grupos de presión para la obtención de rentas monopolísticas) y para proteger la competencia (al objeto de evitar prácticas desleales y posiciones de abuso dominantes que causan efectos perversos en el propio sistema y en la rivalidad portuaria-territorial). En este sentido, los planteamientos de los puertos gallegos se deben fundamentar en aplicar políticas “macro y micro integradas” que eviten la individualización de las mismas y garantizando el desarrollo de medidas coherentes sobre el hinterland del área territorial.

La concepción de los puertos coruñés y ferrolano debe tener en consideración la competitividad portuaria y, por ello, se requiere adecuar el tamaño de las terminales a los escenarios del mañana, incorporar tecnologías e instalaciones modernas y adecuadas, y, sin duda alguna, 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 del 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, la nueva perspectiva del área urbana ampliada debiera cambiar “*el antiguo concepto de territorio y flujos comerciales cautivos por el nuevo paradigma consistente en ampliar la zona de influencia de los puertos*”. Y para ello debemos promover la libertad de entrada y salida de operadores privados en las terminales marítimas y adecuar el marco reglamentario para no excluir a ningún agente económico.

Nos estamos refiriendo, por lo tanto, a la posibilidad del “crecimiento hacia fuera” siempre bajo la igualdad de condiciones, posibilidades y oportunidades a todos los agentes económicos y sin la utilización de cláusulas de posicionamiento o privilegio; y sin que existan condiciones de abuso dominante o de privilegios adquiridos. En suma, encarar la dinámica de redes en el transporte marítimo bajo la perspectiva de una apuesta por la competitividad y del crecimiento de los centros de carga portuarios.

Galicia cuenta con una amplia diseminación de infraestructuras que debemos de concentrar. Un buen ejemplo a imitar sería la agregación de aquellas instalaciones portuarias próximas y dependientes de un mismo hinterland en una única entidad de gestión. Se trataría de reforzar la unidad de acción y gestión, enfocar con mayor eficiencia las tareas de reducción de barreras administrativas, de regulación de acceso de servicios y de localización de mercancías. *Se trata de presentar una oferta muy especializada; muy flexible y adaptativa; y, por último, muy innovadora.* Los objetivos

se deben centrar en alcanzar un mayor poder de mercado y captar tráficos desde las áreas del arrière-pays (es decir, desde zonas del interior hasta 450 kilómetros, o sea hasta Valladolid).

Esta idea, que bien pudiera bautizarse como PORT-HÉRCULES 2012, uniría por agregación las distintas instalaciones existentes hoy en día en nuestro hinterland más próximo; y que en un futuro inmediato, en el año 2012, se podrían visualizar de la siguiente forma. La zona escogida dispondría de un amplio y renovado puerto en Ferrol, con terminales específicas para graneles sólidos, mercancías en general y contenedores; un puerto gasístico de primer nivel, en Mugardos; un excelente puerto pesquero y sede de industrias de elaboración y transformación de productos de la pesca y acuicultura en Sada; un magnífico puerto de cruceros y de recreo junto a un acogedor puerto de turismo náutico y centro de ocio marítimo, al igual que de mercancías limpias (contenedores) en el viejo puerto de A Coruña; y un amplio y seguro puerto con terminales específicas para refino, graneles sólidos, que deberá ampliarse y especializarse a contenedores en Punta Langosteira.

Esta concepción de espacios amplios así como la suma agregada de ofertas marítimas sería la respuesta gallega a los nuevos tráficos y servicios marítimos globales.

CUADRO Nº 3. ESQUEMA DE PORT-HERCULES 2012.

AREAS TERRITORIALES	NUEVAS CONCEPCIONES DE LOS PUERTOS	NIVELES DE ESPECIALIZACIÓN	NIVELES DE APOYO Y COMPLEMENTO
AREA FERROL	PORTO CANELIÑAS FERROL	Graneles sólidos. Mercancía General. Contenedores	-Escuelas Universitarias relacionadas con la ingeniería y técnicas navales. -Potenciación del CIS.
AREA FERROL	PORTO FERROL	Astilleros y varaderos. Reparación y mantenimiento buques. Ocio Marítimo.	
AREA FERROL	PORTO MUGARDOS	Gas. Productos químicos.	
AREA SADA	PORTO DE SADA	Pesca y Empresas de Productos pesqueros. Astilleros y varaderos. Reparación y mantenimiento barcos.	-Empresas pesqueras especializadas y de fuerte vocación exportadora. -Centros de Investigación y Desarrollo Tecnológico Marino
AREA CORUÑA	PORTO CORUÑA	Cruceros. Turismo náutico. Ocio Marítimo Contenedores	
AREA CORUÑA	PORTO PUNTA LANGOSTEIRA	Graneles Líquidos. Graneles Sólidos. Contenedores. Mercancía General. Plataforma Logística Portuaria.	-Facultades y Escuelas Universitarias relacionadas con la ingeniería técnica y gestión marítima. -Instituto Universitario Estudios Marítimos.

Fte) Fernando González Laxe.

Ejemplos como la agregación de Nueva York y Nueva Jersey (NY/NJ) en una única entidad portuaria de gestión; o la más reciente de Nantes/Saint Nazaire, en Francia, o la re-formulación de los grandes puertos del Range Northern, como Amberes, Rotterdam, Bremenhaven, Hamburgo, nos indican el camino a seguir.

Repasando los datos del 2006 de los puertos de la fachada atlántica europea observamos que solo cuatro puertos sobrepasan las 30 millones de toneladas (Milford Haven y Liverpool en el Reino Unido; Nantes/SaintNazaire en Francia y Bilbao en España) y diez puertos contabilizan entre 10.000 y 30.000 Tns (Dublín, Sines, Gijón, Huelva, Belfast, Leixoes-Porto, A Coruña, Lisboa, Bristol y Shannon). El siguiente puerto del ranking de la Europa Atlántica es Ferrol con cerca de 10.000 Tns. Con estos datos en la mano, nuestra hipótesis sería que en la actualidad la agregación e integración de las autoridades portuarias de Ferrol, Sada y A Coruña se podrían situar alrededor de las 30.000 Tns, es decir pasar a ocupar el quinto puesto del ranking del Área Atlántica Europea.

Aunque los puertos de la fachada atlántica están ligados al crecimiento combinado de tráfico de productos energéticos y de mercancías relacionadas con el sector agroalimentario, también es cierto que cada vez presenciamos dinámicas de diversificación y especialización más intensas.

Nuestra vocación es ampliar los tráfico tanto en volumen como en diferenciación de productos y de servicios, de ahí que nuestra orientación debería ir encaminada a yuxtaponerse con las nuevas dinámicas mundiales en tres direcciones: a) *mercado cruceístico*, mediante nuestra integración en las líneas y rutas de las grandes compañías de tours-operadores; b) ámbito de la contenedorización, pues los tráfico han de estar relacionados directamente con las actividades del hinterland y con los bienes y servicios objeto de comercio internacional. Se debe *apostar por conformar un Hub* de amplias conexiones intermodales y con espaciosos lugares para el almacenaje y distribución de mercancías; c) *potenciar las líneas feeders* que, aunque embrionarias en Europa, deben de estar relacionadas con las grandes líneas oceánicas y poder servir de escalas de servicios en las rutas de África, Antillas y Océano Indico. Se deben vincular con aquellos nichos de mercado de evolución positiva que se acentuarían por la propia diversificación y especialización de los tráfico; d) *desarrollar la intermodalidad*, para servir de enlace entre los distintos modos de transporte que permitan ampliar los servicios de conexión a los agentes económicos.

Este análisis de la importancia y relevancia que posee la orientación marítima de Galicia es, sin duda alguna, responsabilidad de la sociedad en su conjunto. En este sentido, debe se considerada como prioritaria y de elevado valor estratégico para un territorio con un elevado potencial en lo que respecta a su rendimiento.