

IX Reunión de Economía Mundial

Madrid, abril 2007

**El Papel de las Regiones en el Transporte Marítimo: La Euro-
Región Galicia/Norte de Portugal**

Fernando González Laxe

Isabel Novo Corti

Universidade da Coruña

e-mail: iuem@udc.es

EL PAPEL DE LAS REGIONES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO: LA EURO-REGIÓN GALICIA/NORTE DE PORTUGAL

RESUMEN

Los transportes marítimos aseguran cerca del 90% de los intercambios mundiales de mercancías y las tasas de crecimiento no dejan de aumentar, en los últimos años han alcanzado ritmos superiores al propio crecimiento de la economía mundial. Más de cinco mil millones de toneladas de mercancías circulan cada año sobre los mares del planeta. En todos los puertos se desarrollan actividades conexas y los entornos portuarios constituyen unos nodos de centralidad y de polaridad ampliables a todas las actividades de servicios y con fuertes conexiones que contribuyen a reforzar una lógica espacial determinada. No existen modelos únicos de gestión portuaria (aunque predominen los esquemas Landord), como tampoco existen modelos de referencia que aseguren un desarrollo óptimo en lo que hace referencia a los requerimientos de la organización. Cada puerto y cada área territorial reposa sobre una especificidad física, económica y funcional. Además cada puerto está relacionado con las actividades de las compañías marítimas (que garantizan las escalas y mercancías); las terminales portuarias (que desarrollan dinámicas de especialización en referencia a las actividades de almacenamiento y distribución de productos); y con las propias instituciones locales (que plantean los principios de una interface puerto-ciudad-región). La exacerbación de la competencia entre los puertos muestra una nueva redistribución de los roles y de las responsabilidades de los actores así como una nueva definición de sus respectivas estrategias.

La Euroregión Galicia/Norte de Portugal está situada en la fachada atlántica, incluye a dos regiones de distintos países europeos, con rentas por debajo de los promedios europeos y con índices de accesibilidad terrestre mediocres. La apuesta que llevan a cabo los puertos de la Euro-región, ubicados en ciudades de tamaño medio, radica en afrontar su inserción basada en dos ejes: a) el desarrollo de servicios portuarios integrados y logísticos; y b) insertarse en una red mundial de prestaciones marítimas a fin de fidelizar sus clientes. Los tráficos marítimos de la Euro-región están muy especializados en productos energéticos (poco generadores de mano de obra y de plusvalía); se aprecia un desajuste entre mercancías descargadas y cargadas; y una clara orientación geográfica de los intercambios exportadores hacia países europeos. La oportunidad real del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) y del short sea shipping (SSS), apoyados desde el libro verde de la Comisión Europea, sirve para alentar la captación de nuevos tipos de mercados sobre los que los tráficos y apuestas de la Euro-región se pueda posicionar. Las recientes apuestas de las autoridades locales y regionales por el desarrollo portuario hace que las inversiones en infraestructuras portuarias y de servicios sean las más relevantes de la historia del último siglo, de la misma manera que la acogida de nuevas terminales portuarias y la presencia de líneas regulares de servicios marítimos constituyan una verdadera opción para el desarrollo de la Euro-región.

En el trabajo presentamos las características de los puertos de la Euro-región: Ferrol, A Coruña, Vilagarcía, Marín, Vigo, Viana do Castelo y Leixoes-Porto. Desagregamos sus tráficos atendiendo a las cargas y descargas; a los tráficos nacionales e internacionales; a los niveles de especialización por tráficos de mercancías y por tipos de buques; y examinamos las matrices origen/destino de sus flujos de mercancías. Finalizamos nuestra aportación evaluando las opciones para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y el lanzamiento del short sea shipping como alternativa regular, fiable y sostenible de las nuevas apuestas marítimas de la fachada atlántica europea.

Palabras clave: transporte marítimo, short sea shipping, desarrollo portuario

Área temática: Globalización económica

ABSTRACT

Maritime transport covers almost 90% of world traffic of goods and the growth rates have not stopped increasing in recent years, even more than the rates of world economy. More than five thousand millions of tons of goods are moved every year by sea transport. All ports develop different activities related to shipping and port environments constitute nodes of centrality and polarity for all kind of port services, with strong connections which contribute to strengthen a specific spatial logic. There are not single models of port management (although the usual ones are the Landlord schemes), nor there are reference models to guarantee an optimum development with regard to organizational requirements. Each port and territorial area has its own physical specificity, either

economic or functional. Besides, each port is related to the activities of shipping lines (which guarantee calls and goods); port terminals (which develop specialisation dynamics related to storage and distribution of products); and local institutions (which set out the principles of an interface port-city-region). The growing competitiveness among ports shows a new redistribution of roles and liabilities of actors, as well as a new definition of their respective strategies.

The Euro-region Galicia/North of Portugal is located in the Atlantic façade, and it includes two regions of different European countries, with incomes lower than European averages and poor indexes of land accessibility. The ports located in this region focus on facing their integration based on two axes: a) the development of integrated and logistic services; and b) the integration in world net of maritime services in order to get customers. However, the maritime traffic of this Euro-region is much specialised in energetic products (with limited labour and added value); and there is also an imbalance between load and unload goods, as well as a clear geographic orientation of exporting flows towards European countries. The great chance to develop short sea shipping (SSS), supported by the Green Paper of the European Commission), encourages the capture of new markets so that this Euro-region could have a leader position. Recent bets of local and regional authorities in terms of port development make that investments on port infrastructures and services become the most relevant in last century; the development of this region is also due to the creation of new port terminals and the presence of shipping lines.

This paper shows the characteristics of the ports in this Euro-region: Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía, Marín, Vigo, Viana do Castelo and Leixoes-Porto. Their traffics are disaggregated according to the following factors: loaded and unloaded goods; domestic and international traffics; levels of specialisation of goods and vessels; and the matrixes origin/destination of their flows. We conclude by assessing the possible development of short sea shipping as a regular, reliable and sustainable alternative in the new maritime bet of the European Atlantic façade.

Key words: maritime transport, short sea shipping, port development.

Thematic area: Economic globalisation

1.- Introducción

La política europea de transportes tiene entre sus principales objetivos lograr la sostenibilidad en el contexto de un sistema integrado e intermodal (COM (2001) 370), facilitar el acceso a los mercados y propiciar la integración de las regiones marítimas periféricas. El papel del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) (Bjornland. D. (1993)), también conocido como Short Sea Shipping (SSS) es fundamental para la consecución de dichas metas (Artal Tur, A. (2002), COM (1999) 317 final). Teniendo en cuenta que la Unión Europea sigue persiguiendo el objetivo marcado en el tratado de Roma de desarrollo armónico de los pueblos (COM (92) 294 final), junto con las líneas maestras de la política de transportes ya indicadas, hacen que el noroeste de la península Ibérica deba ser considerada como una de las zonas clave para integrarse en las llamadas Autopistas del Mar. Su omisión, en los trazados que se están planificando, sería un escollo importante para alcanzar los objetivos perseguidos por la Unión Europea (COM (1995) 317 final).

La actividad económica de la zona de influencia de los puertos es muy importante para la inclusión de los mismos en las redes de Autopistas del Mar europeas (Bagchus. R.C. y Kuipers, B. (1993)). En la actualidad no son pocos los estudios que, encuadrados en lo que se ha dado en llamar la nueva geografía económica (Fujita, Krugman & Venables (1999); Limao & Venables,(2000), apuntan hacia la importancia de la reducción de los costes de transporte como determinante para concentrar ciertas actividades productivas en lugares alejados de los centros de consumo (caracterizadas generalmente por la presencia de importantes economías de escala).

El propósito de este trabajo es proporcionar una visión panorámica del tráfico marítimo en la Euro-región Galicia/Norte de Portugal, al objeto de determinar la naturaleza y estructura de los movimientos portuarios de mercancías en la Euro-región, considerando el posicionamiento actual de los principales puertos, así como su evolución reciente. La oportunidad del estudio se sostiene sobre la importancia creciente del transporte marítimo, tanto a nivel mundial como en el contexto de la Unión Europea. La política europea de transporte pretende alcanzar un sistema donde la sostenibilidad juegue un papel predominante. La reducción de emisiones contaminantes y la descongestión del tráfico en las carreteras se constituye como un pilar fundamental para alcanzar tal objetivo. Estos factores hacen que las miradas se dirijan tanto al tráfico ferroviario de mercancías como al marítimo, en busca de la alternativa más plausible, por ser uno de los modos menos contaminantes, con la capacidad adicional de contribuir a paliar los problemas de congestión en carreteras.

Es precisamente este marco geo-político el que subraya la pertinencia de la consideración de espacios euro-regionales como el que aquí nos ocupa, debido fundamentalmente a afinidades tanto geográficas como socioeconómicas, que apuntan la conveniencia de su tratamiento bajo una óptica común. Sin embargo, la señalada oportunidad del planteamiento de un enfoque euro-regional como contraposición al centrado en estados, regiones o comunidades autónomas, presenta dificultades añadidas que obviamente afectan a este estudio. La principal es la escasa afinidad de los datos aportados por los diferentes países, cuya metodología presenta, con mayor frecuencia de la deseable, disparidades notables. El recurso a las fuentes europeas se revela pues, como un primer paso en el análisis, que se complementará con las informaciones aportadas por los distintos organismos españoles y portugueses.

1.1- El contexto geográfico Euro-regional

La denotada relevancia del tráfico marítimo va acompañada de la complejidad del mismo. Del mismo modo que ocurre con el transporte terrestre por carretera o ferrocarril y con el transporte aéreo, el transporte marítimo se puede y debe analizar desde muy diferentes puntos de vista. En este trabajo estudiamos fundamentalmente el tráfico de mercancías. Se analizan comparativa y conjuntamente los movimientos de mercancías en los principales puertos de la Euro-región. Se ofrece un panorama de la situación en relación con el entorno más inmediato: La Unión Europea. Esta primera aproximación nos permite valorar el peso relativo que el tráfico marítimo de la Euro-región Galicia/Norte de Portugal representa en el contexto europeo y mostrar una primera aproximación de los diferenciales referidos a los tráficos marítimos mantenidos con la Unión Europea. El análisis euro-regional planteado (González Laxe, F.& R.J.Sánchez (2006)) aporta un enfoque complementario de los estudios nacionales y regionales.

En una primera visualización analizamos el tráfico marítimo global de todos los puertos (grandes y pequeños) en España y Portugal, así como en la zona Euro, en la Europa de los 15 y en la Europa ampliada a 25 miembros. Los datos disponibles en las estadísticas de Eurostat nos permiten referirnos a los años comprendidos

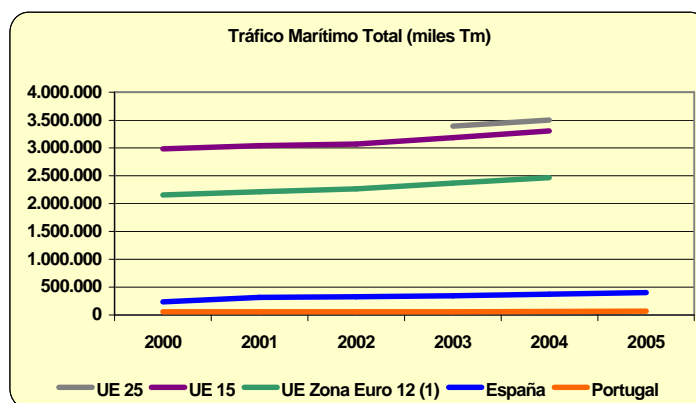


Gráfico 1. Elaboración propia. Datos Eurostat.

entre 2000 y 2005, lo que nos facilita una idea sobre la evolución reciente del tráfico marítimo en los primeros años de esta década. Cabe señalar que las cifras relativas a España son superiores a las portuguesas, como corresponde al mayor perímetro de costa del país, con un volumen de tonelaje que multiplica entre cinco y seis veces al del país vecino (véase tabla 1)¹. Mientras España supera los 300 millones de toneladas en el promedio de los años 2000-2005, Portugal se sitúa en torno a los 58 millones de Tns. (Gráfico 1).

Tráfico Marítimo Global de Todos los Puertos						
Miles de Toneladas						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
UE 25	n.d.	n.d.	n.d.	3.393.255	3.504.690	n.d.
UE 15	2.984.800	3.037.999	3.071.284	3.188.830	3.304.564	n.d.
UE Zona Euro 12 (1)	2.155.927	2.214.831	2.264.049	2.367.760	2.463.770	n.d.
España	234.913	315.120	326.001	343.716	373.065	400.019
Portugal	56.404	56.154	55.599	57.470	59.071	65.301

(1) Europa 11 más Grecia hasta el 31.12.2000 y Europa 12 a partir de 1.1.2001

Tabla 1. Fuente: Elaboración propia. Datos Eurostat.

La participación de España y Portugal, en términos relativos con respecto a las zonas de referencia, se recoge en la tabla 2 y en los gráficos 2 y 3, donde se refleja la evolución del peso porcentual de España y Portugal en relación con UE15 y con la Zona Euro. En el primer

Tráfico Marítimo Global de Todos los Puertos						
% según zona de referencia						
% Tráfico Marítimo	2000	2001	2002	2003	2004	Promedio
% España en relación con UE 15	7,87%	10,37%	10,61%	10,78%	11,29%	10,19%
% España en relación con UE Zona Euro 12 (1)	10,90%	14,23%	14,40%	14,52%	15,14%	13,84%
% Portugal en relación con UE 15	1,89%	1,85%	1,81%	1,80%	1,79%	1,83%
% Portugal en relación con UE Zona Euro 12 (1)	2,62%	2,54%	2,46%	2,43%	2,40%	2,49%

(1) Europa 11 más Grecia hasta el 31.12.2000 y Europa 12 a partir de 1.1.2001

Tabla 2. Fuente: Elaboración propia. Datos Eurostat.

¹ El último año disponible en las estadísticas Eurostat en el momento de hacer este trabajo es relativo a 2004.

caso se aprecia una evolución positiva para España y un estancamiento para Portugal, pero en relación con la zona euro, la situación de Portugal presenta un ligero descenso.

1.2- Evolución 2000-2005. Tasas de crecimiento absolutas de Transporte Marítimo en España y Portugal y diferencial con la zona Euro

El estudio de la evolución reciente del tráfico marítimo en las zonas propuestas indica tasas de crecimiento diferentes para cada una de ellas, aunque en todos los casos son positivas

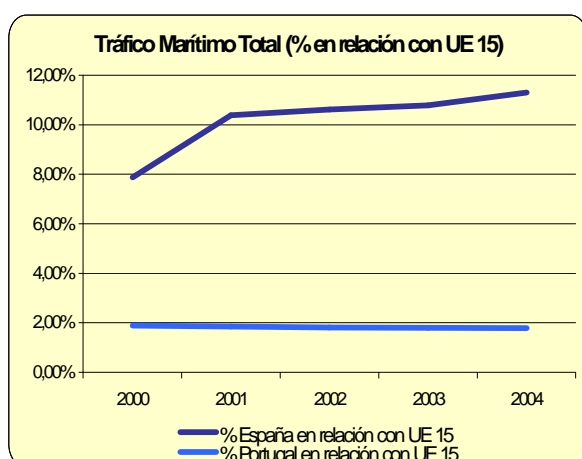


Gráfico 2. Elaboración propia. Datos Eurostat.

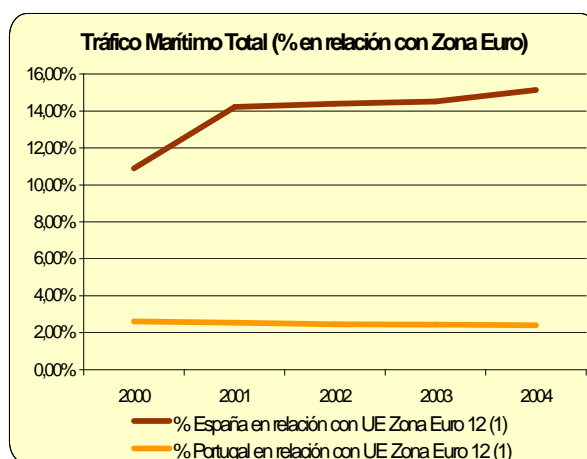


Gráfico 3. Elaboración propia. Datos Eurostat.

en términos generales (datos promedio). El período estudiado, de solamente cinco años, no permite obtener conclusiones demasiado sólidas, pero sin embargo resulta clarificante como primer apunte sobre la tendencia de crecimiento. Tal como señalábamos, en todas las zonas de la Unión Europea se experimenta un crecimiento del tráfico marítimo (véase tabla 3), no obstante conviene hacer ciertas puntualizaciones sobre este crecimiento.

Tráfico Marítimo Global de Todos los Puertos						
Tasas de crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
UE 25	n.d.	n.d.	n.d.	3,28%	n.d.	3,28%
UE 15	1,78%	1,10%	3,83%	3,63%	n.d.	2,58%
UE Zona Euro 12 (1)	2,73%	2,22%	4,58%	4,05%	n.d.	3,40%
España	34,14%	3,45%	5,43%	8,54%	7,23%	11,76%
España desviación EU15	32,36%	2,36%	1,61%	4,91%	n.d.	10,31%
Portugal	-0,44%	-0,99%	3,37%	2,79%	10,55%	3,05%
Portugal desviación EU15	-2,23%	-2,08%	-0,46%	-0,84%	n.d.	-1,40%

(1) Europa 11 más Grecia hasta el 31.12.2000 y Europa 12 a partir de 1.1.2001

Tabla 3. Fuente: Elaboración propia. Datos Eurostat.

La zona EU15 presenta un crecimiento casi un punto por debajo de la zona Euro. Las tasas españolas se presentan por encima de cualquiera de las zonas consideradas para todos los años estudiados, arrojando, como es natural, un promedio del período superior. Es notable el crecimiento extraordinario experimentado entre 2000 y 2001, que se aleja de la tendencia

del resto del período. En el caso de Portugal los primeros años no presentan una evolución positiva, aunque parece mas pertinente hablar de estabilidad que de decrecimiento por los valores de las cifras y la tendencia en los años sucesivos, el promedio es favorable y positivo, mostrando en el año 2005 un crecimiento muy significativo, llegando a situarse en un tasa de crecimiento del 10,55%. Este es el único año en el que Portugal supera a España en tasa de crecimiento, pues el resto de los años se situó notablemente por debajo de los valores detectados para el caso español y también por debajo de los países de la UE15 y de la zona Euro. El estudio comparativo de evolución de las tasas de crecimiento en España y Portugal en relación con la zona Euro, en la que ambos están inmersos, pone de manifiesto el diferencial de crecimiento. España está creciendo a tasas positivas y superiores a las del entorno en valores muy significativos, si bien es conveniente, como ya hemos señalado, no ponderar demasiado el notable crecimiento de 2001, cuyas causas se escapan al alcance de este estudio. Sin embargo, aun prescindiendo de ese dato, los diferenciales superan los tres puntos en el período 2002-2005. El caso de Portugal presenta, por el contrario, un diferencial de crecimiento desfavorable en casi punto y medio en los cuatro años del período (-1,40), este dato se torna menos halagüeño atendiendo a que en ninguno de los años considerados se presenta diferencial positivo, solamente en 2003 se acerca un poco la evolución portuguesa a la de la zona euro, permaneciendo, de todos modos con un crecimiento inferior casi de medio punto (-0,46).

La situación española, en el contexto europeo, es pues más favorable que la portuguesa, independientemente del grupo de países que se tomen como referencia (EU15 o zona Euro). Sin embargo, estos datos hacen referencia a conjuntos nacionales y la consecuente agregación de los mismos no tiene por que hacer suponer una distribución uniforme a lo largo del territorio de los estados. Es decir, que un mayor peso porcentual relativo español (frente a Portugal) en la Europa de los 15 o en la zona Euro, no indica necesariamente que ocurra lo mismo con los puertos gallegos en relación con los del Norte de Portugal, simplemente aporta información del conjunto del estado, dado que lo mismo ocurre con los datos agregados para Portugal.

Los puertos gallegos de la Euro-región Galicia/Norte de Portugal están desarrollando su actividad en un contexto nacional de crecimiento relativo del tráfico marítimo con respecto a Europa; en cambio el entorno en el que se encuentran los puertos del Norte de Portugal, en relación con su propio estado es de ligera pérdida en el contexto europeo (Tabla 3).

1.3- El tráfico marítimo de mercancías en los principales puertos de la euro-región.

Los datos de Eurostat recogen los puertos con tráfico superior a un millón de toneladas, representando además la práctica totalidad del tráfico marítimo en las zonas consideradas², no obstante, se ha procurado utilizar, en la medida de lo posible, los datos de las autoridades portuarias, con independencia de que en otros apartados de este mismo trabajo se utilicen otras fuentes³.

Los puertos más relevantes en la Euro-región son los cinco grandes gallegos (A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Marín-Pontevedra, Vigo y Vilagarcía) y Douro-Leixoes en Portugal, aunque Viana do Castelo presenta tráfico muy inferiores a Leixoes, también lo hemos tenido en cuenta en este apartado

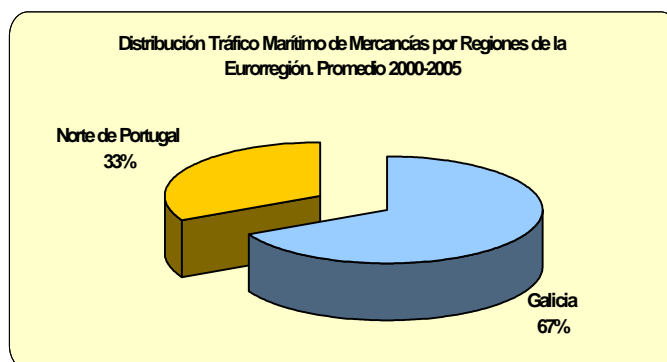


Gráfico 4. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

general. El mayor número y entidad de los puertos ubicados en territorio gallego justifica que sea precisamente esta región la que soporta casi las tres cuartas partes de tráfico marítimo de mercancías de la fachada del atlántico norte de la península ibérica⁴ (gráfico 4).

² Las cifras aportadas por las estadísticas europeas no coinciden al cien por cien con las facilitadas por las autoridades portuarias, si bien las diferencias son prácticamente despreciables.

³ Por ejemplo, para el puerto de Viana do Castelo hemos completado la serie de datos facilitada por Eurostat con los aportados por la autoridad portuaria, debido a que en ciertos períodos el tráfico no alcanza el millón de toneladas y por tanto no se refleja en la fuente europea. Los datos que se han obtenido de este modo son señalados convenientemente en cada caso.

⁴ Las diferencias en los datos aportados por las autoridades portuarias y Eurostat se pueden comprobar en la tabla siguiente, en la que se reproduce la información proporcionada por las autoridades portuarias:

Tráfico Marítimo Global de los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)							
Miles de Toneladas							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
España	222.478	299.235	307.133	322.132	349.835	376.052	312.811
Galicia	25.785	26.020	28.228	27.680	29.475	30.944	28.022
A Coruña	11.649	10.861	12.185	12.029	12.621	13.987	12.222
Ferrol-San Cibrao	8.456	8.711	9.227	8.865	9.884	9.679	9.137
Marín-Pontevedra	1.567	1.810	1.902	1.659	1.621	1.850	1.735
Vigo	3.124	3.620	3.757	3.967	4.226	4.244	3.823
Vilagarcía	989	1.018	1.157	1.160	1.123	1.184	1.105
Portugal	52.256	51.979	50.727	51.741	53.881	59.123	53.285
Norte de Portugal	13.976	13.674	12.836	13.560	13.604	13.936	13.598
Leixoes	12.969	12.605	11.962	12.766	12.983	13.331	12.769
Viana do Castelo	1.007	1.069	874	794	621	605	828
Total Euroregión	39.761	39.694	41.064	41.240	43.079	44.880	41.620

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 4. Elaboración propia. Datos Eurostat.

Las grandes diferencias del tonelaje movido en Douro-Leixoes, A Coruña y Ferrol-San Cibrao, son debidas fundamentalmente al tipo de mercancías que entra en dichos puertos, mayoritariamente productos energéticos⁵. La distribución del tráfico total se refleja en el gráfico 5.

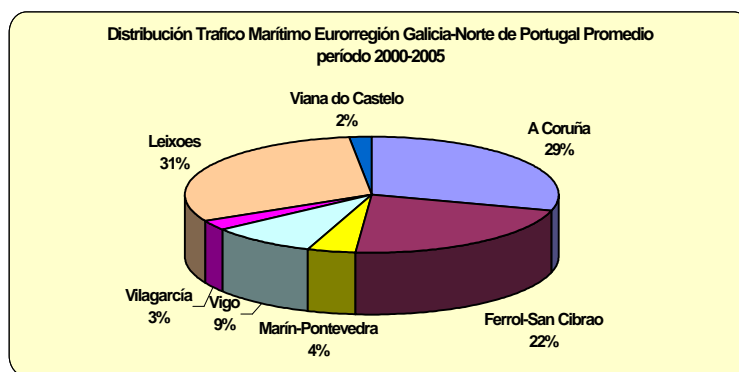


Gráfico 5. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

1.4- Direcciones de los flujos de tráfico: Cargas y descargas

Los puertos de la Euro-región son fundamentalmente receptores de mercancías. Esta característica es común también en el tráfico marítimo nacional español y portugués. En ambos casos las descargas superan ampliamente a las cargas (véanse tablas 5, 6, 11 y 12 y gráficos 10 y 11). Más del 77% de las mercancías que pasan por los puertos españoles son descargadas, en el caso de Portugal este porcentaje supera el 80%.

El estudio detallado de los puertos muestra que esta tendencia se confirma en general, si bien en diferente medida, los puertos más proclives hacia la descarga son el de Viana do Castelo (más del 90% del tráfico total) y el de Vilagarcía (91%), seguidos de Ferrol-San Cibrao (87%) y A Coruña (81%), en el otro extremo Vigo y Marín-Pontevedra con un volumen de carga de cierta relevancia, sin llegar en ninguno de los dos casos al volumen de descargas que es del 60% y 66%, respectivamente.

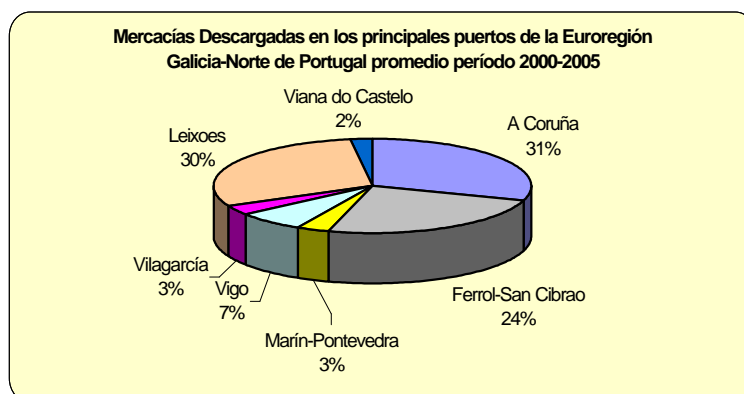


Gráfico 6. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

⁵ Esta mayor capacidad de movimiento de toneladas de mercancías acumulada por los tres puertos citados, que superan el 80% del total de la Euro-región debe ser interpretada en clave de diferencias en tipos de carga.

Tráfico Marítimo de los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm) Mercancías Cargadas Miles de Toneladas							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
España	63.315	85.788	84.978	94.083	103.159	136.603	94.654
Galicia	5.297	5.072	5.413	5.454	5.895	5.560	5.449
A Coruña	2.323	1.932	1.952	2.089	2.238	1.780	2.052
Ferrol-San Cibrao	1.089	1.010	1.277	1.095	1.227	1.282	1.163
Marín-Pontevedra	505	554	546	588	678	757	605
Vigo	1.282	1.487	1.538	1.575	1.667	1.648	1.533
Vilagarcía	98	89	100	107	85	93	95
Portugal	12.068	11.965	12.433	14.114	15.198	17.195	13.829
Norte de Portugal	3.070	2.720	2.874	2.997	3.501	3.948	3.185
Leixoes	2.981	2.647	2.806	2.942	3.454	3.883	3.119
Viana do Castelo	89	73	68	55	47	65	66
Total Euroregión	8.367	7.792	8.287	8.451	9.396	9.508	8.634

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 6. Elaboración propia. Datos Eurostat.

Nota: los datos del 2005 se han recogido de la Administración Portuaria y de Puertos del Estado

La zona norte de Portugal muestra una proporción de descargas muy elevada pero inferior a la de su país (el 77% frente al 80%), y también inferior a la gallega (80%), a pesar de contar con el puerto más orientado hacia este flujo de tránsito –Viana do Castelo–, debido a

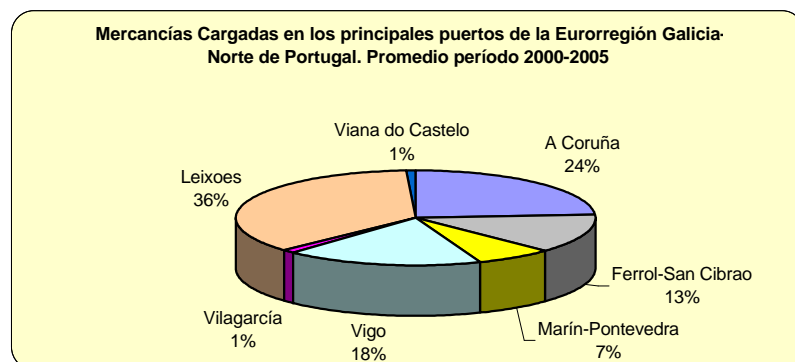


Gráfico 7. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

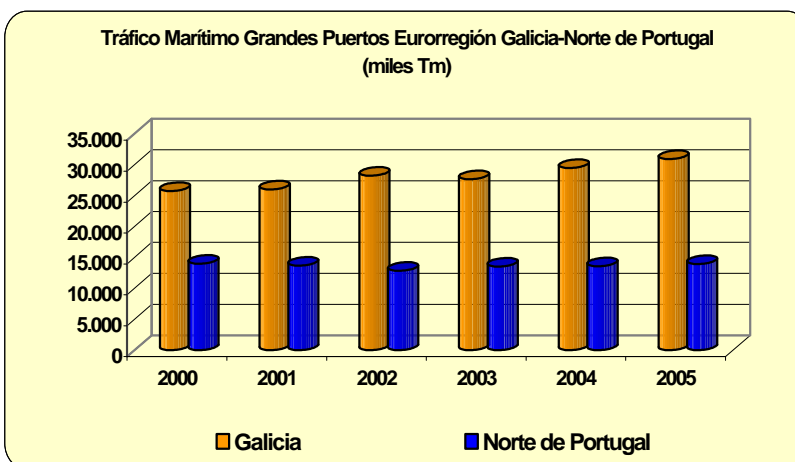


Gráfico 8. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

que esta tendencia se ve compensada por la relevancia del puerto de Leixoes. Estos datos elevan el porcentaje de descargas de la Euro-región al 79%, dato que se sitúa en valores intermedios entre los españoles (78%) y los portugueses (80%). La comparación de los gráficos 5, 6 y 7 ilustra la distribución del tráfico marítimo de la Euro-región entre cargas y descargas. La participación porcentual de los puertos según la dirección de los flujos de mercancías varía. Por

ejemplo el puerto de A Coruña tiene un 29% del tráfico marítimo de la Euro-región, pero sólo

un 24% de las cargas, lo mismo ocurre con Ferrol-San Cibrao (22% de tráfico y 13% de cargas). Caso contrario es del de Vigo, que supone un 9% del tráfico total y un 18% de las cargas; esta situación se aprecia también para el puerto de Leixoes, cuya participación global es del 31% y en descargas es del 36%.

1.5- Evolución del tráfico de mercancías en los principales puertos de la Euro-región en el período 2000-2005

La evolución del tráfico portuario en la Euro-región no presenta un crecimiento sostenido en el período analizado, ni en la zona gallega ni en la del norte de Portugal. Estas oscilaciones proceden de los propios puertos, cuyos tráficos no muestran, en términos generales, signos de estabilidad. Excepto el puerto de Vigo, cuya trayectoria es bastante uniforme, los demás puertos presentan significativas modificaciones de variabilidad (véase gráfico nº 9), en algunas ocasiones de signo contrario, lo que en valores agregados aporta una cierta estabilidad.

Tráfico Marítimo Global de los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)						
Tasa de crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
Galicia	0,91%	8,49%	-1,94%	6,48%	4,98%	3,78%
Norte de Portugal	-2,16%	-6,13%	5,64%	0,32%	2,44%	0,02%
Total Euroregión	-0,17%	3,45%	0,43%	4,46%	4,18%	2,47%

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 7. Elaboración propia. Datos Eurostat.

Mercancías Descargadas en los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)						
Tasa de crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
Galicia	2,25%	8,91%	-2,59%	6,10%	0,78%	3,09%
Norte de Portugal	0,43%	-9,06%	6,04%	-4,37%	6,00%	-0,19%
Total Euroregión	1,62%	2,74%	0,03%	2,73%	2,35%	1,89%

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 8. Elaboración propia. Datos Eurostat.

Tráfico Marítimo Mercancías Cargadas de los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)						
Tasa de crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
Galicia	-4,25%	6,72%	0,76%	8,09%	-6%	1,13%
Norte de Portugal	-11,40%	5,66%	4,27%	16,84%	13%	5,63%
Total Euroregión	-6,87%	6,35%	1,98%	11,19%	1%	2,77%

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 9. Elaboración propia. Datos Eurostat.

El crecimiento promedio entre 2000 y 2005 del 2,47%, muestra grandes variaciones en los años estudiados. Las cargas arrojan una tasa promedio de crecimiento más elevada (2,77%) que las descargas, aunque inestable en los cinco años considerados, presentando incluso una disminución importante en el año 2001 (-7%). El crecimiento de las descargas es

más modesto, sin llegar al 1,9%, tiene signo positivo durante todo el período aunque de magnitud muy dispar según los años, con mayor estabilidad. La incidencia que de las dos zonas (española y portuguesa) tienen sobre estas tasas de crecimiento,

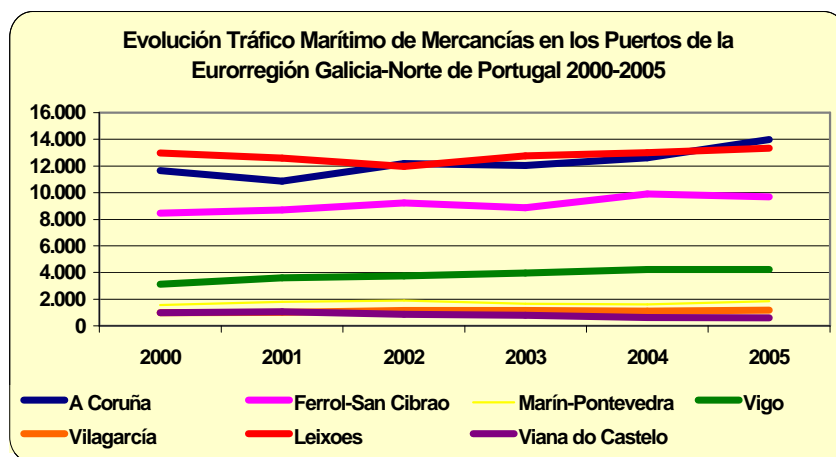


Gráfico 9. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

es también desigual. En términos de tráfico total Galicia presenta valores de crecimiento promedio positivos, pero el Norte de Portugal está en fase de ligero decrecimiento. Las tasas de crecimiento anuales son muy heterogéneas, figurando valores positivos y negativos tanto para Galicia como para el Norte de Portugal. Las mercancías descargadas son las más relevantes en el impulso del crecimiento del tráfico marítimo gallego, mientras que para el Norte de Portugal ocurre lo contrario. En ambos casos las series de datos son irregulares.

Tráfico Marítimo Global de los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)						
Tasa de Crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
España	34,50%	2,64%	4,88%	8,60%	7,49%	11,62%
Galicia	0,91%	8,49%	-1,94%	6,48%	4,98%	3,78%
A Coruña	-6,76%	12,19%	-1,28%	4,92%	10,82%	3,98%
Ferrol-San Cibrao	3,02%	5,92%	-3,92%	11,49%	-2,07%	2,89%
Marín-Pontevedra	15,51%	5,08%	-12,78%	-2,29%	14,13%	3,93%
Vigo	15,88%	3,78%	5,59%	6,53%	0,43%	6,44%
Vilagarcía	2,93%	13,65%	0,26%	-3,19%	5,43%	3,82%
Portugal	-0,53%	-2,41%	2,00%	4,14%	9,73%	2,59%
Norte de Portugal	-2,16%	-6,13%	5,64%	0,32%	2,44%	0,02%
Leixoes	-2,81%	-5,10%	6,72%	1,70%	2,68%	0,64%
Viana do Castelo	6,16%	-18,24%	-9,15%	-21,79%	-2,58%	-9,12%
Total Euroregión	-0,17%	3,45%	0,43%	4,46%	4,18%	2,47%

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 10. Elaboración propia. Datos Eurostat.

Mercancías Descargadas en los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)						
Tasa de Crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
España	33,82%	5,07%	3,57%	8,12%	13,02%	12,72%
Galicia	2,25%	8,91%	-2,59%	6,10%	0,78%	3,09%
A Coruña	-4,22%	14,58%	-2,87%	4,46%	0,82%	2,55%
Ferrol-San Cibrao	4,53%	3,23%	-2,26%	11,42%	-2,70%	2,84%
Marín-Pontevedra	18,28%	7,97%	-20,96%	-11,86%	24,89%	3,67%
Vigo	15,74%	4,03%	7,80%	7,02%	1,72%	7,26%
Vilagarcía	4,26%	13,89%	-0,57%	-1,43%	5,21%	4,27%
Portugal	0,11%	-2,11%	-1,77%	2,22%	4,69%	0,63%
Norte de Portugal	0,43%	-9,06%	6,04%	-4,37%	6,00%	-0,19%
Leixoes	-0,30%	-8,05%	7,30%	-3,00%	6,71%	0,53%
Viana do Castelo	8,38%	-19,08%	-8,27%	-22,49%	-5,77%	-9,45%
Total Euroregión	1,62%	2,74%	0,03%	2,73%	2,35%	1,89%

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 11. Elaboración propia. Datos Eurostat.

En suma, entre los años 2000 y 2005, el tráfico marítimo de la Euro-región arroja una tasa de crecimiento del 2,47%, impulsada fundamentalmente por aumento de las descargas en Galicia y las cargas en Norte de Portugal, aunque no se aprecia una tendencia sostenible que lleve a pensar en la persistencia de estos niveles de crecimiento. El 2,47% de crecimiento del tráfico de los puertos de la Euro-región entre 2000 y 2005 está claramente alejado de los niveles de crecimiento español (11,62%).

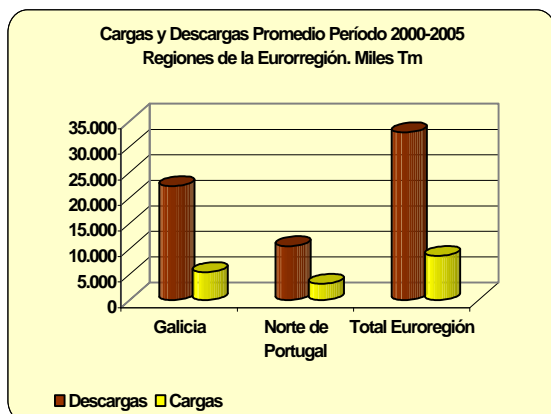


Gráfico 10. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

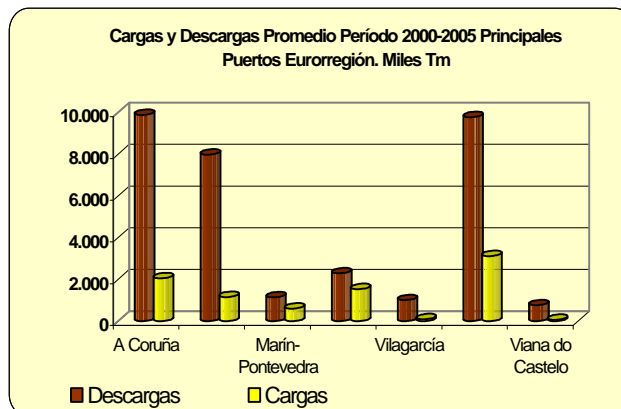


Gráfico 11. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

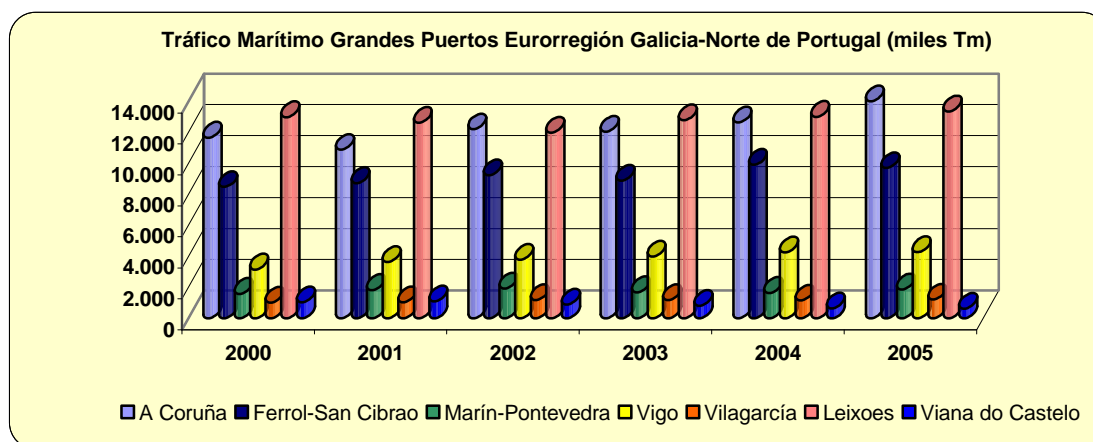


Gráfico 12 . Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

Mercancías Cargadas en los Grandes Puertos (>1.000.000 Tm)						
Tasa de Crecimiento						
	2001	2002	2003	2004	2005	Promedio
España	35,49%	-0,94%	10,71%	9,65%	32,42%	17,47%
Galicia	-4,25%	6,72%	0,76%	8,09%	-5,68%	1,13%
A Coruña	-16,83%	1,04%	7,02%	7,13%	-20,46%	-4,42%
Ferrol-San Cibrao	-7,25%	26,44%	-14,25%	12,05%	4,48%	4,29%
Marín-Pontevedra	9,70%	-1,44%	7,69%	15,31%	11,65%	8,58%
Vigo	15,99%	3,43%	2,41%	5,84%	-1,14%	5,31%
Vilagarcía	-9,18%	12,36%	7,00%	-20,56%	9,41%	-0,19%
Portugal	-0,85%	3,91%	13,52%	7,68%	13,14%	7,48%
Norte de Portugal	-11,40%	5,66%	4,27%	16,84%	12,75%	5,63%
Leixoes	-11,20%	6,01%	4,85%	17,40%	12,42%	5,89%
Viana do Castelo	-17,98%	-6,85%	-19,55%	-13,22%	36,92%	-4,14%
Total Euroregión	-6,87%	6,35%	1,98%	11,19%	1,19%	47,02%

Nota: los datos de 2003 y 2004 del puerto de Viana do Castelo se han recogido de la Administración Portuaria

Tabla 12. Elaboración propia. Datos Eurostat.

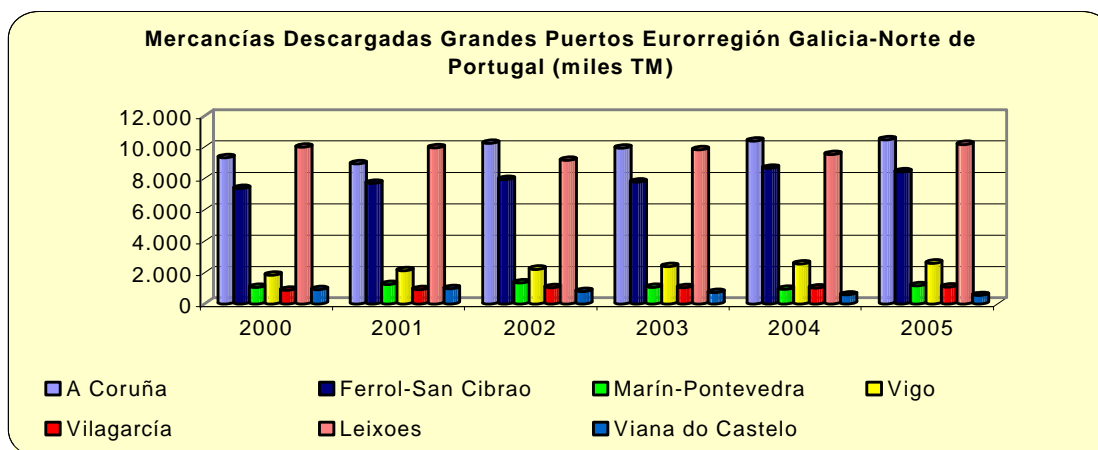


Gráfico 13 . Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

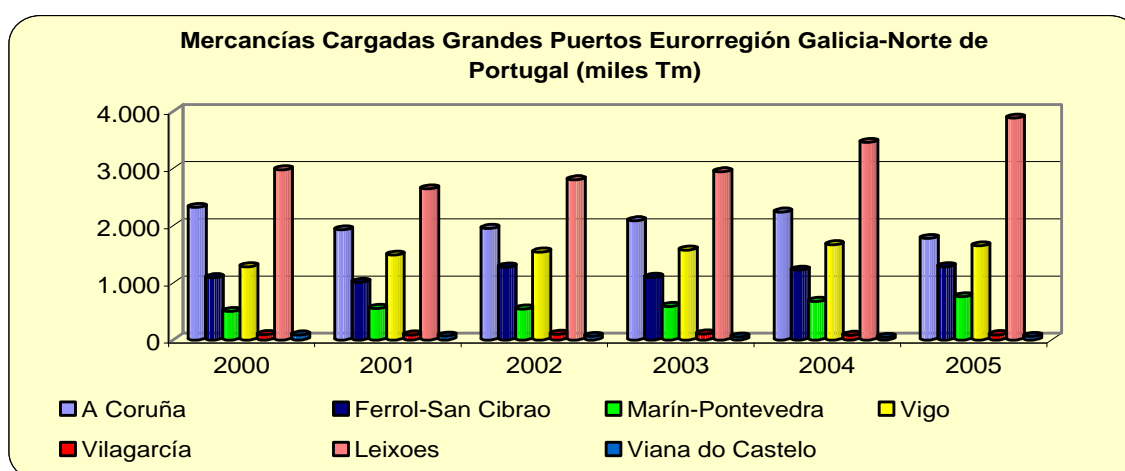


Gráfico 14. Elaboración propia. Datos Eurostat y Autoridades Portuarias

1.6- El Short Sea Shipping y las autopistas del mar

El SSS en Europa ha experimentado fuertes niveles de crecimiento (Crilly, J. & C.J. Dean (1993)) en los últimos años (COM(2003) 155 final, COM(2004) 453 final, COM(2006) 275 final), alcanzando el 25% desde 1995 a 2002, similares a los del transporte por carretera, logrando mover el 41% de toneladas-kilómetro en la Unión Europea, mientras que el transporte por carretera mueve el 45%. Sin embargo este crecimiento paralelo al del transporte por carretera no ha originado ningún tipo de congestión, siendo además eficiente en los aspectos económicos de gasto de combustible, menos intensivo en mano de obra y mucho menos contaminante.

En julio de 2006 La Comisión Europea hizo pública la Revisión intermedia del Programa de Fomento del Transporte Marítimo de Corta Distancia (COM(2006) 314 final, COM(2006) 380 final), donde se señala que es el único modo de transporte que se mantiene al

mismo ritmo de crecimiento que el transporte por carretera. En la Unión Europea de los 25, entre 1995 y 2004, aumentaron en un 32 % las toneladas-kilómetro transportadas mediante este sistema, mientras que el transporte por carretera creció un 35 %. El SSS representó el 39 % de todas las toneladas-kilómetro movidas en la UE de los 25, este porcentaje es superior en 5 puntos para el transporte por carretera. En cuanto a la Europa de los 15 estos datos eran del 42 % y del 44 % respectivamente”. Se constata, además que el mayor aumento dentro del SSS lo experimenta el transporte de mercancía contenedorizada, cuyo crecimiento anual promedio desde 2000 es del 8,8%.

En el gráfico se muestra el crecimiento porcentual en toneladas-kilómetro entre 1994 y 2004 para los distintos tipos de transporte: Carretera, Ferrocarril, Ríos (vías navegables) y SSS. Se toma como índice 100 el año 1995.

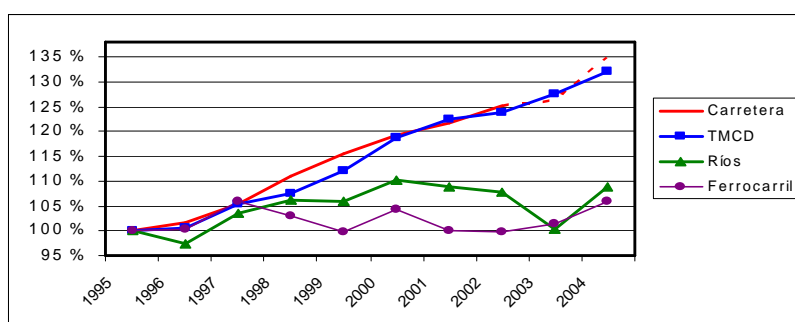


Gráfico 15. Fuente: Comisión Europea COM (2006) 380 final

Los datos no hacen sino refrendar la relevancia del SSS en el sistema integrado de transportes europeo y animar a trabajar en su promoción y difusión, sin embargo,

existen algunos puntos que tradicionalmente no se han situado en el foco central de atención, probablemente debido a la necesidad inmediata de atender a asuntos más acuciantes, tal es el caso de la elaboración de una definición sistemática, precisa y concreta de lo que se debe considerar por SSS. Aunque existe un amplio consenso sobre la importancia del SSS, no abunda el mismo en cuanto a cuestiones, aparentemente menores, que deberán ser abordadas.

El SSS a nivel mundial presenta características muy diferentes según los distintos lugares, por ejemplo en EEUU es mayoritariamente tráfico nacional por los ríos interiores (los sistemas fluviales Columbia-Snake y Ohio-Mississippi mueven cerca de 622 millones de toneladas de carga y el sistema de los Grandes Lagos alrededor de los 115 millones de toneladas), mientras en Europa es mixto, aunque fundamentalmente internacional (El Grupo Grimaldi, operador multimodal, ha establecido líneas de short sea shipping entre el sur de Italia y el Sur de España, desde 1996).

Alguna de estas cuestiones está relacionada con las diferencias cualitativas que el SSS plantea en las distintas áreas geográficas del planeta; por ejemplo, el caso europeo no es exactamente igual que el estadounidense. En Estados Unidos, al igual que en Europa, el SSS

constituye uno de los aspectos cruciales y de mayor debate dentro de la planificación del sistema de transportes, en ambos casos se ha tomado conciencia de la importancia de la educación de la población en la mentalización sobre los beneficios del SSS frente a los modos de transporte alternativos, así como de la imprescindible colaboración intermodal, para lograr la eficiencia (Parlamento Europeo (2005) P6_TA (2005)0086, Parlamento Europeo (2006) IP 06/739). Sin embargo, mientras el sistema europeo se juega un papel fundamental el fomento del comercio entre países (especialmente si existen dificultades para el transporte terrestre, por carretera o ferrocarril, debido a su situación periférica) en Estados Unidos no se plantea esta problemática, de modo que el SSS se centra en conseguir descongestionar el tráfico terrestre y utilizar medios más respetuosos con el medio ambiente. De hecho, no era infrecuente, hasta hace relativamente poco asistir a discusiones metodológicas sobre si el tráfico con los países vecinos de Canadá y México debería ser o no considerado SSS. No obstante en Europa (Declaración de Livorno (2002), Declaración de Gijón (2002)) las corrientes dominantes apuntan a considerar el SSS como transporte en la Unión Europea y países del entorno geográfico cercano, si bien según muchas opiniones el tráfico debe restringirse a los movimientos de mercancías contenedorizadas.

1.7- Claves de la competitividad para el transporte marítimo de corta distancia

En la situación actual de un contexto cada vez más competitivo (Williamson M. (1982); Van De Vorde E., Viegas J. (1995); Peeters, C., Verbeque, A., Declercq, E. y Wijnolst, N. (1995); Sowinski, Lara L. (2005)) es probable que sea precisamente el propio mercado el que finalmente determine las posibilidades de la Euro-región como un todo y de cada uno de los puertos que la integran. Estos puertos no alcanzan la dimensión de los situados en el arco Atlántico Norte, pero ello, esto no impide que cualquiera de ellos participe en la posible creación de una “Autopista del Mar”. Los sistemas de selección han de tener en cuenta tanto los aspectos funcionales como físicos, por tal motivo es de vital importancia fijar y alcanzar unos criterios cuyo nivel de calidad abarque los accesos terrestres (multimodalidad), las actividades en el propio puerto, así como las de las correspondientes ZAL (Zona de Actividades Logísticas), los servicios de transporte marítimo y, por supuesto, los trámites administrativos vinculados (Marlow, P. B., Pettitt, S.J., Scorza A.D. (1997); Marchese U., Musso E. (2002); Paixao, A.C. y Marlow, P.B. (2002); Lombardo, G. A. (2004)). Sería pues conveniente establecer criterios claros y cuantificables de modo que puedan fijarse niveles mínimos para cumplir los estándares de calidad que se puedan aplicar

en cada uno de los procesos que intervienen en el transporte “puerta a puerta” (Linde, H. (1993)).

La competitividad de los puertos de la Euro-región es fundamental para no verse excluidos de la red de autopistas del mar que establecerá la Unión Europea. El proceso de globalización y deslocalización ha incrementado la demanda de servicios de transporte, especialmente del conocido como “puerta a puerta”. A estos servicios se les exige frecuencia, rapidez, seguridad y por supuesto, precios competitivos. Obviando la crucial importancia de la ubicación geográfica de las instalaciones portuarias y del desarrollo económico del entorno geográfico más próximo, la competitividad del SSS se basa en los siguientes aspectos fundamentales: Costes (tanto directos como indirectos), tiempo, seguridad (Safety), fiabilidad (Security), calidad (Servicios-Logística) y ubicación geográfica.

El precio es una variable de primordial importancia. Los precios dependen de manera directa de los costes en que incurren los oferentes del servicio, pero también dependen de la capacidad de los mismos para subrayar su margen comercial. Esto significa que hay dos factores básicos a tomar en consideración para conseguir precios competitivos: por una parte ajustar los costes a través de mecanismos de producción más eficientes que permitan incrementos sustanciales de la productividad y, por otra, favorecer las circunstancias apropiadas para la competencia en los mercados, donde los agentes puedan entrar y salir libremente del negocio; en definitiva, favorecer los procesos liberalizadores en las actividades vinculadas al transporte marítimo. El cumplimiento de estos dos requisitos favorece el acercamiento a los mercados de tipo competitivo y, en consecuencia, a un mayor grado de eficiencia.

Algunas cuestiones a considerar pasan por la revisión de las políticas tarifarias que fomenten la competencia intra-portuaria, la configuración de redes de transporte de ida y vuelta, de manera que se eviten los incrementos en los costes y los consecuentes sobrepuestos originados por los retornos en vacío de los buques que transportan las mercancías, en esta misma línea se debe plantear el objetivo de optimización de nivel de carga de los buques, ya que es la única forma de conseguir ajustar los precios-costes al mínimo posible. Si todos los buques tuviesen como objetivo principal viajar con la carga óptima, no sería posible encontrar espacios vacíos y la necesidad imperiosa de llenarlos permitiría cobrar tarifas marginales cercanas a cero (ya que el coste adicional de transportar una mercancía en un espacio que iba a estar inutilizado sería prácticamente cero, dado que los costes de mantenimiento, tripulación, combustibles, etc. estarían cubiertos por el precio pagado por las mercancías que

había previamente contratado el servicio de transporte). Se trata, en definitiva, de aprovechar las economías de escala.

Por otra parte se hace imprescindible contabilizar las externalidades originadas por la actividad económica, especialmente aquéllas que presenten un impacto ambiental negativo. Esto hace que los costes considerados en los transportes no reflejen la realidad al excluir el monto del impacto ambiental vinculado a las externalidades, esto induce a la formación de precios de mercado que no reflejan los costes reales y juega en contra del transporte marítimo dado su carácter de menos contaminante. Por otra parte, el coste no contabilizado (degradación medioambiental, contaminación acústica, congestión en vías rodadas, problemas de seguridad...) es asumido por todos los agentes sociales, incluso por aquéllos que no participan de la actividad económica que lo ha generado, este colectivo se puede ampliar en su horizonte temporal a quienes todavía no han nacido, ya que existen efectos irreversibles que serán asumidos en el futuro. Esto hace imprescindible la estimación del mismo con la finalidad, entre otros objetivos, de proceder a una distribución equitativa de las cargas de cada actividad económica. Por otra parte se debe considerar la eficiencia energética de este modo de transporte. El consumo medio de un navío por Tonelada/Kilómetro es aproximadamente la mitad que el consumo en el transporte ferroviario y menos de la sexta parte del tráfico por carretera. La proporción en consumo energético sería 1 SSS / 1,9 Transporte ferroviario / 6,5 Transporte por carretera (Datos COM(1999) 317 final).

La seguridad constituye uno de los puntos fuertes a favor del SSS, en lo que se refiere a reducción de mortalidad en carreteras⁶, tráfico de mercancías peligrosas, alejamiento de las mercancías peligrosas de los núcleos de población, seguridad para la carga⁷ y respeto al medio ambiente, que es uno de los principales puntos fuertes del transporte marítimo frente a las diferentes alternativas, en definitiva, se trata de un modo de transporte que aporta diversos efectos indirectos sobre el bienestar⁸, no siempre reconocidos de forma explícita.

⁶ Los datos ofrecidos por la UE afirman que la tasa de mortalidad en el transporte por mil millones de pasajeros-kilómetro en la UE son del 1,4 para el transporte marítimo el 40 para el ferroviario y el 100 para carreteras.

⁷ aunque éste es un aspecto todavía susceptible de mejorar adecuando los equipos técnicos y de personal cualificado, así como las instalaciones portuarias, cada vez más a las características exigidas para la manipulación apropiada de cada mercancía

⁸ Se han señalado ya los efectos positivos del transporte marítimo en cuanto a la menor emisión de CO₂, sin embargo es conveniente tomar medidas para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno, aunque son significativamente inferiores a las de los medios de transporte alternativos. Solamente en cuanto a las emisiones de dióxido de azufre (SO₂) el transporte marítimo está en situación de desventaja. A pesar de que ya se ha trabajado para reducir las, dicha reducción deberá ser objeto de atención especial por parte de los astilleros para adaptarse a normativas cada vez más exigentes, el control debe enfocarse hacia la disminución de la proporción de azufre en los combustibles y a la mejora de los sistemas de depuración de gases.

El elevado nivel de ruidos generados por algunos modos de transporte es uno de los aspectos que, en muchas ocasiones, no se atiende con la intensidad que merece. La Unión Europea ha estimado que los costes externos

1.8- Debilidades del SSS

Una de las debilidades que se le han achacado al SSS es la lentitud respecto a los medios de transporte alternativos (Paixao, A.C. & P.B. Marlow (2002).). Sin embargo, en muchas ocasiones, lo realmente esencial no es la velocidad en el transporte, sino la disponibilidad de redes estables con fechas fijas de entrega. No obstante, existen una serie de factores que pueden contribuir a acortar los tiempos a través de la agilización de las tareas burocráticas vinculadas a la documentación, en la actualidad, la aportación documental relativa a las mercancías, tripulación y buque debe ser entregada a diversas autoridades que en ocasiones no cumplen los requisitos mínimos de coordinación, impidiendo la correcta planificación y a veces el cumplimiento de los plazos de entrega. Por otra parte será necesario articular mecanismos para diferenciar el tráfico marítimo europeo del extra-europeo, al objeto de aplicar también al SSS el principio de la libre circulación de mercancías, que funciona para el resto de los medios de transporte. La implementación del sistema EDI podría ser una solución potencial para resolver este problema en el futuro (una red EDI proporciona la disminución de los tiempos en puerto de los navíos a través de la rápida difusión de la información). En ocasiones es necesario practicar operaciones de agrupación y consolidación de cargas, sobre todo si existen puntos de ruptura de las cadenas. Esta situación genera un sobrecoste en tiempo de manipulación de la carga que deberá compensarse con un sistema intermodal ágil y eficaz. En algunas ocasiones la concentración de las compañías navieras puede favorecer la competencia, así como la aparición y expansión de operadores portuarios globales, siendo, en consecuencia, importante fomentar la cooperación entre operadores de navíos, operadores logísticos, autoridades e industria.

Por otra parte, el puerto es un punto clave donde la facilidad de las operaciones es clave a la hora de minimizar los tiempos de estancia de las mercancías entre un medio de transporte y otro. Deben ser optimizados los aspectos relacionados con el manejo de carga, minimización de tiempos de espera, optimización de las maniobras de entrada y salida y adecuación del equipamiento portuario para los buques que se dedican específicamente al SSS, ya que no es infrecuente la adecuación de los puertos hacia transportes marítimos de

ocasionados por la contaminación acústica se acercan al 0,2% del PIB de la UE. Una parte importante de esta contaminación está originada por los transportes terrestres. La sustitución de los mismos por transporte marítimo disminuirá notablemente estos índices, redundando en una mejor salud social y en un mayor rendimiento económico, ya que la contaminación acústica vinculada al movimiento de mercancías por mar es prácticamente nula.

larga distancia. Finalmente, se debe potenciar la utilización de navíos tecnológicamente avanzados que permitan disminuir el tiempo de transporte (bien a través de mayores velocidades de navegación o de innovaciones que simplifiquen las operaciones portuarias).

Se ha indicado como debilidad de SSS la escasa integración en las cadenas de servicio “puerta a puerta”. Las Zonas de Actividades Logísticas vinculadas al puerto deben estar debidamente dotadas para optimizar el traspaso de carga (y modificación, en su caso) entre modos diferentes de transporte, minimizando tiempos y maximizando seguridad y fiabilidad. Esta particularidad, además de una imagen de ineficiencia en los puertos, con procesos administrativos complejos y excesiva documentación, constituyen aspectos cruciales que es preciso mejorar. Asimismo, se ha criticado la insuficiente utilización de las tecnologías de información, junto con la deficiente difusión de información. Todas estas cuestiones contribuyen a generar un cierto ambiente de falta de fiabilidad en los transportes marítimos de corta distancia, donde es importante tener un mínimo de certeza sobre el cumplimiento de plazos de entrega. Son estos puntos clave para asegurar la competitividad del SSS, las cuestiones básicas que inciden en el mismo se centran en la coordinación multimodal, con la consiguiente desventaja en términos de flexibilidad en el transporte puerta a puerta. Por esta razón, en muchas ocasiones, se puede generar cierto grado de incertidumbre o falta de confianza debido a los diferentes agentes que entran en juego y cuya coordinación es imprescindible para el buen funcionamiento del sistema “puerta a puerta”. El concepto “just in time” solamente se puede poner en práctica si los flujos de información y bienes se basan en un sistema de transportes que cuente con la confianza de los usuarios. La intermodalidad consiste precisamente en la articulación de dos o más medios de transporte de modo que consigan generar ese entorno de confianza imprescindible en la nueva concepción geográfica del concepto de mercado. Por otra parte, la seguridad en el cumplimiento de los tiempos marcados juega un papel fundamental en las técnicas “just in time”, donde el éxito depende más del cumplimiento de los compromisos de entrega y del servicio “puerta a puerta” que de la velocidad en la prestación del mismo.

La regularidad es la condición básica que se debe alcanzar como garantía de continuidad en el tiempo de cadenas marítimo-terrestres operativas y capaces de dar respuesta a las exigencias de la demanda, que permita integrar al SSS como parte de una cadena competitiva (Parker, John, G. (2003)). La consecución de un volumen de carga o una cartera de clientes apropiada (un nivel de “masa crítica”) permitirá establecer una frecuencia elevada de servicios de SSS. La posible aparición del llamado “efecto dominó” sobre nuevos clientes potenciales, permitirá el adecuado aprovechamiento de economías de escala que redundarán

en un incremento en la calidad y disminución de coste en el servicio, reflejado posteriormente en una disminución en el precio del servicio.

El mercado de los servicios portuarios - practicaje, remolque, amarre y estiba - deberá ser desarrollado de forma armónica en el entorno de la Unión Europea, para promover adecuadamente la competencia. El desarrollo tecnológico de los puertos es imprescindible para el éxito del SSS. Para que los sistemas tecnológicos de gestión de información sean eficaces es importante hacer partícipes a todos los agentes implicados y no restringirlo exclusivamente al ámbito del SSS; para poder aprovechar las economías de red los agentes vinculados a la cadena de transporte deben disponer del know-how necesario para la implementación de las tecnologías de la información, homogenizando los sistemas entre los agentes para agilizar los procesos.

1.9- Las posibilidades de la euro-región Galicia/Norte de Portugal: Aproximación al tráfico marítimo intraeuropeo

TRÁFICO MARÍTIMO DE LA EURO-REGIÓN GALICIA/NORTE DE PORTUGAL CON LA UNIÓN EUROPEA						
Tráfico Total con la UE	Cargas		Descargas		TOTAL	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
A Coruña	1.541.244	1.386.982	2.590.985	2.474.738	4.015.982	3.861.720
Ferrol - San Cibrao	935.352	1.041.874	1.460.274	1.549.114	2.484.466	2.590.988
Marín y Ría de Pontevedra	581.775	676.673	466.302	446.463	1.028.238	1.123.136
Vigo	1.097.024	1.005.218	1.302.059	1.240.917	2.337.941	2.246.135
Vilagarcía	63.627	35.640	791.123	735.893	799.520	771.533
GALICIA	4.219.022	4.146.387	6.610.743	6.447.125	10.666.147	10.593.512
Viana do Castelo	49.394	42.144	295.821	160.099	345.215	202.243
Leixoes	1.529.962	1.863.620	3.872.136	3.342.225	5.402.098	5.205.845
NORTE DE PORTUGAL	1.579.356	1.905.764	4.167.957	3.502.324	5.747.313	5.408.088

Tabla 14. Fuente: Eurostat y Autoridades Portuarias.

TRÁFICO MARÍTIMO DE LA EURO-REGIÓN GALICIA/NORTE DE PORTUGAL CON LA UNIÓN EUROPEA						
Tráfico Total	Cargas		Descargas		TOTAL	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
A Coruña	2.089.149	2.252.438	9.910.766	10.377.718	11.999.915	12.630.156
Ferrol - San Cibrao	1.095.168	1.227.179	7.769.601	8.656.355	8.864.769	9.883.534
Marín y Ría de Pontevedra	587.959	677.680	1.071.372	942.772	1.659.331	1.620.452
Vigo	1.591.225	1.670.847	2.410.753	2.560.556	4.001.978	4.231.403
Vilagarcía	106.734	85.499	1.051.003	1.038.110	1.157.737	1.123.609
GALICIA	5.470.235	5.913.643	22.213.495	23.575.511	27.683.730	29.489.154
Viana do Castelo	54.708	47.474	739.362	573.075	794.070	620.549
Leixoes	3.265.055	3.802.897	10.185.327	9.900.609	13.450.382	13.703.506
NORTE DE PORTUGAL	3.319.763	3.850.371	10.924.689	10.473.684	14.244.452	14.324.055

Tabla 15. Fuente: Eurostat y Autoridades Portuarias.

Para el desarrollo de la Euro-región se debería potenciar el SSS, entre otras razones, porque permite acceder directamente a los mercados europeos nacionales e internacionales, mientras que los transportes alternativos hacen a la Euro-región dependiente de las infraestructuras ferroviarias o de redes de autopistas de otras regiones/naciones, especialmente España y Francia.

2.- El SSS Euro-región Galicia/Norte de Portugal. Valoración de la situación de los tráficos marítimos de mercancías.

Tal como se ha señalado, el concepto de SSS se ha considerado de diferentes maneras según los agentes que lo estudien. En este apartado hemos tomado como referencia la propuesta de Eurostat⁹, que considera SSS al que se mantiene con la Unión Europea y los países del entorno más inmediato (Bulgaria, Rumanía y Noruega). En este trabajo se ha prescindido de los países no Europeos debido a dificultades con las fuentes estadísticas. La tabla 16 calcula los índices de polarización de Bird, definidos como la proporción de tráfico con Europa de un puerto determinado, dividido por la misma proporción para la Euroregión, se expresa en términos porcentuales.

$$I_{\text{Puerto } i} = \frac{\text{Tráfico con UE del puerto } i / \text{Tráfico total del puerto } i}{\text{Tráfico con UE de la Euro - región} / \text{Tráfico total del Euro - región}} \times 100$$

⁹ EUROSTAT (2006).Le transport maritime à courte distance. Statistics en bref. Transportes 4/2006.
EUROSTAT (2006).Short Sea Shipping of goods 2000-2005. Statistics in focus. Transport 12/2006.

INDICES DE POLARIZACIÓN TRÁFICO MARÍTIMO CON LA UNIÓN EUROPEA			
Tráfico Mercancías 2004	Cargas	Descargas	Total
A Coruña	99,34	81,61	83,72
Ferrol - San Cibrao	136,97	61,24	71,78
Marín y Ría de Pontevedra	161,09	162,06	189,77
Vigo	97,06	165,85	145,34
Vilagarcía	67,25	242,59	188,01
GALICIA	113,12	93,59	98,36
Viana do Castelo	143,22	95,61	89,24
Leixoes	79,06	115,53	104,02
NORTE DE PORTUGAL	79,85	114,44	103,38

Tabla 16: Elaboración propia a partir de datos de las Autoridades Portuarias.

Marín, Vilagarcía, Vigo y Leixoes son los puertos de la Euro-región más abiertos a Europa, con un tráfico mayormente polarizado en lo que a descargas se refiere. Ferrol, A Coruña y Viana do Castelo no alcanzan la media.

Tráfico Marítimo 2004 millones de Tm	SSS	Total	% SSS/Total
España	188,80	349,80	53,97%
Portugal	34,70	63,90	54,30%
Euroregión	16,00	43,10	37,13%
Galicia	10,59	29,50	35,91%
Norte de Portugal	5,41	13,60	39,77%

Tabla 17: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat.

Tanto en España como en Portugal el SSS supera la mitad del tráfico marítimo de mercancías, sin embargo en la Euro-región no alcanza el 40%. Se mantienen Galicia y el Norte de Portugal en situaciones similares, si bien la más desfavorable corresponde a Galicia, siendo la menor de todas las recogidas en la tabla.

3.- Conclusiones

Podemos concluir que los puertos de la Euro-región tienen un tráfico de tipo importador, procedente mayoritariamente de zonas extra Europeas. Considerando que se trata de un espacio geográfico situado en niveles de desarrollo inferior a la media europea y perteneciente al grupo de las zonas periféricas, se estima de la máxima importancia la

potenciación del SSS a través de los mecanismos empresariales, sociales e institucionales, que permitan la integración en la red de autopistas del mar.

Por otra parte, haciendo la salvedad señalada en el apartado anterior sobre Bulgaria, Rumanía y Noruega, el estudio de las últimas estadísticas de Eurostat (Short Sea Shipping of goods 2000-2005. Statistics in focus. Transport 12/2006) indica que en 2004 el SSS en España ascendió a 188,8 millones de toneladas y en Portugal a 34,7, esto significa que la Euro-región, con un total de 16 millones de toneladas representa el 7,16% en el SSS de la península ibérica. El tráfico marítimo total de mercancías en la Península Ibérica, en ese mismo año ha sido de 403,6 MTm y en la Euro-región de 43,1, que representa un 10,68% (Datos Eurostat, véase tabla en nota pie de página nº 2). La propensión al comercio con la Unión Europea es menor en la Euro-región que en el resto de la península. Si este mismo análisis se enfoca en términos regionales (tabla 16) se constata la misma tendencia.

4.-Bibliografía

- Artal Tur, A. (2002) Comercio exterior en la unión europea y política común de transporte: el Transporte Marítimo de Corta Distancia y la intermodalidad. Documentos de Trabajo de la Facultad de Ciencias de la Empresa Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena (Spain).
- Bagchus. R.C. y Kuipers, B. (1993) Autostrada del mare, in Wijnolst, N., Peeters, C., Liebman, P. (eds.)
- Bjornland. D. (1993) The importance of short sea shipping in European Transport, ECMT, Short-Sea Shipping, Economic Research Centre.
- COM(92) 294 final, 2 diciembre 1992. The future development of the common transport policy A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. White Paper.
- COM (1995) 317 final. "The development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges", 5 de Julio de 1995
- COM (1999) 317 final. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. 29 de junio de 1999.
- COM (2001) 370, final. Libro Blanco del Transporte: "La Política Europea de Transporte de Cara a 2010: La Hora de la Verdad". 12 de septiembre de 2001
- COM (2003) 155 final, Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia, 07 de abril de 2003
- COM (2004) 453 final, Sobre el Transporte Marítimo de corta distancia, 2 de julio de 2004
- COM (2006) 275 final, Libro Verde: "Hacia una política marítima de la Unión Europea. Perspectiva europea de los océanos y los mares, 7 de junio de 2006
- COM (2006) 314 final Mantener Europa en Movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco de 2001 de la Comisión Europea, 22 de junio de 2006
- COM(2006) 380 final. Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Revisión intermedia del Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia [COM(2003) 155 final], 13 de julio de 2006
- Crilley, J. y Dean, C.J. (1993) Shortsea shipping and the world cargo carrying fleet – a statistical summary, in Wijnolst N., Peeters C., y Liebman P. (eds.), European Shortsea Shipping. Lloyd's of London Press.

- Declaración de Gijón (2002) El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la unión europea para la próxima década. Reunión Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea, Gijón. 2 de junio de 2002.
- Declaración de Livorno (2002) Reunión de Ministros de Transportes de Francia, Italia y España, Livorno. 15 de febrero de 2002.
- EUROSTAT (2006).Le transport maritime à courte distance. Statistics en bref. Transportes 4/2006.
- EUROSTAT (2006).Short Sea Shipping of goods 2000-2005. Statistics in focus. Transport 12/2006.
- Feo Valero, M., García Menéndez, L, Pérez García, E. (2004?) Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia: Oportunidades para los puertos valencianos. Instituto de Economía Internacional Universidad de Valencia
- Fujita, Krugman, Venables, 1999. The spatial economy: Cities, regions and internacional trade. Cambridge and London. Mit Press.
- Limao,N. & A.J. Venables (2000) Infraestructural geographical disadvantage transports cost and trade. World Bank Economic Review. Vol. 15. nº 3.
- González Laxe, F. & Sanchez, J (eds.) (2006) Lecciones de Economía Marítima. Ed. Netbiblio
- Parlamento Europeo (2005) P6_TA (2005)0086. Resolución del Parlamento Europeo sobre el transporte marítimo de corta distancia (2004/2161(INI)). Diario oficial UE 9 de febrero de 2006
- Parlamento Europeo (2006) IP 06/739 Informe del Parlamento Europeo, Océanos y mares: la Comisión fija una nueva perspectiva para la política marítima integrada, 7 de junio de 2006
- Linde, H. (1993) Status and perspectives of technological development in European Short Sea Shipping, in Wijnolst, N., Peeters, C., Liebman, P. (eds.)
- Lombardo, G. A. (2004). Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges. TransportGistics, Inc. White Paper Series. May 24.
- Marchese U., Musso E. (2002), Economics of Shortsea Shipping, in Grammenos C. Th. (ed) "The Handbook of Maritime Economics and Business", LLP
- Marlow, P. B., Pettitt, S.J., Scorza A.D. (1997) Short sea shipping in Europe; Analysis of the UK and Italian Markets. Ocasional Papers nº 42, Dpt. of Maritime Studies and International Transport, University of Wales, Cardiff.
- Paixao, A.C. y Marlow, P.B. (2002). Strengths and weakness of short sea shipping. Marine Police 26 (3), mayo, pp 167-178.
- Peeters, C., Verbeque, A., Declercq, E. y Wijnolst, N. (1995) Cap. 1. Identification and analysis of existing intra-European traffic for each relevant category of goods and transport corridor. Analysis of the competitive position of short sea shipping. Development of policy measures. The corridor study. Delft. Delft University Press, p1-62
- Sowinski, Lara L. (2005) The Near-Term. Outlook for Short Sea Shipping. Transportation and Logistics. World Trade. February, 2005.
- Van De Vorde E., Viegas J. (1995), "Trans-European Networks: Short-Sea Shipping", in Banister D., Capello R., Nijkamp P. (eds.), European Transport and Communication Networks: Policy, Evolution and Change, John Wiley and Sons, Ltd
- Williamson M. (1982), Short Sea Shipping in the economy of inland transport in Europe: Sweden, ECTM, (ECMT, Gotheburg, 1-2 Apr)