

EL FUTURO DE LOS PUERTOS COMERCIALES GALLEGOS

Juan R. Acinas, José M. Busto, Pablo Fernández y José A. Tarrío



Instituto Universitario de Estudios Marítimos
Universidade da Coruña
<http://www.udc.es/iuem>

El Futuro de los Puertos Comerciales Gallegos

Juan R. Acinas, José M. Busto, Pablo Fernández y José A. Tarrío

Grupo de Puertos y Costas. E T S Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Universidade da Coruña. Correo E.: acinas@iccp.udc.es; fax: 981 167170

RESUMEN

En el presente artículo, se parte de la situación actual de los puertos comerciales de Galicia y se analizan de forma crítica sus características en cuanto a infraestructuras, economía, tráficos, espacios marítimos y terrestres, zonas de influencia y gestión. A continuación, estas características se comparan con las de los puertos comerciales del Sistema Portuario Español y con los puertos del Arco Atlántico.

Tomando como punto de partida ese análisis de la situación actual y considerando además las políticas de infraestructuras, de desarrollo del transporte y las previsiones de futuro de Galicia, España y la Unión Europea, se obtienen unas propuestas de actuación tendentes a conseguir el desarrollo y ordenación del Sistema Portuario Gallego y de cada puerto particular.

1. INTRODUCCIÓN

El sistema portuario de Galicia está formado por un gran número de puertos e instalaciones situados de forma dispersa a lo largo de las márgenes de las rías. Esta situación es consecuencia directa de la especial morfología articulada del litoral, a lo que hay que añadir la histórica carencia de buenas comunicaciones terrestres.

La Comunidad Autónoma de Galicia tiene competencias en 122 puertos e instalaciones portuarias, además de los cinco puertos comerciales de interés general, a saber, Ferrol-San Ciprián, A Coruña, Marín-Pontevedra, Vilagarcía y Vigo. Para administrar este sistema portuario en 1996 se creó el ente público Portos de Galicia.

Los tráficos de los cinco puertos gallegos de interés general están condicionados por su posición geográfica, su relación con el tráfico marítimo internacional, las instalaciones portuarias e industriales y las conexiones terrestres. Estas características determinan también la relación y condiciones de competencia con su marco de referencia natural, los Sistemas Portuarios Español y Europeo.

A continuación se presentan una serie de datos que sintetizan la situación de los puertos comerciales gallegos. Además, se muestra la evolución de los tráficos de los puertos de Galicia y del Cantábrico y las características y acciones de futuro del entorno formado por los Sistema Portuario Español (SPE) y Europeo. Se termina con la enumeración de los objetivos y actuaciones necesarias para el desarrollo del Sistema Portuario Gallego.

2. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PUERTOS COMERCIALES DE GALICIA.

Galicia presenta puertos comerciales de tamaño y volúmenes de tráfico pequeños, con inadecuadas conexiones terrestres. Su hinterland es regional o local, se extiende a menos de 200 Km, y carecen de mercados y niveles de población importantes. Los tráficos totales, de los dos puertos mayores, tienen un alto componente de graneles. Estos graneles abastecen a las industrias pesadas: refinerías, centrales eléctricas e industrias químicas y, por ello, desempeñan un papel importante y básico en la economía de la región.

Para objetivar éstas y otras consideraciones respecto de los puertos comerciales gallegos, a continuación mostramos la comparación entre cada una de las autoridades portuarias gallegas con una autoridad portuaria media (APM) “representativa” de las características del Sistema Portuario de Titularidad Estatal.

Autoridad Portuaria Media (APM) vs Puertos de Galicia, 1997						Tabla 1
INFRAESTRUCTURAS						JR Acinas, 2000
Superficies de flotación	APM	Ferrol-	A Coruña	Vilagar	Marín-	Vigo
TOTAL ZONA I, Ha	595	1429	265	2365	614	762
TOTAL ZONA II, Ha	6139	1225	319	14500	14145	13205
TOTAL SS AGUA, Ha	6734	2654	584	16865	14759	13967
Superficies Terrestres	APM	Ferrol-	A Coruña	Vilagar	Marín-	Vigo
TOTAL SS TT, Ha	241	193	53	30	38	196
Muelles > 4m Calado	APM	Ferrol-	A Coruña	Vilagar	Marín-	Vigo
TOTAL MUELLES, m	8261	6768	7978	2335	2394	9409

Tabla 1 – Infraestructuras. Comparación de las A. P. de Galicia con la A. P. Media.

En primer lugar se comparan las superficies de flotación, superficies terrestres de servicio y longitud de muelles, los tráficos y los ingresos y gastos. Se observan como características comunes de los puertos gallegos:

- Las importantes superficies de agua abrigadas, debido a su situación en el interior de amplias rías.
- Las carencias en el tamaño de las superficies de servicio terrestre disponibles.
- La escasez de muelles, con la excepción de Vigo, cuya longitud de muelles supera ligeramente la media del SPE.
- La pequeña cuantía de los tráficos totales. Solamente la A. P. de A Coruña, seguida de Ferrol pueden considerarse con un tráfico total de cuantía media. Además, el

puerto de Vilagarcía tiene un volumen de tráfico muy pequeño, el 6% del tráfico de la APM.

- La disminución lenta pero mantenida del tráfico portuario de Galicia respecto del tráfico del SPE, de 1993 a 2001. Aunque hay que indicar que ese tráfico relativo aumenta respecto del de los puertos del Cantábrico.
- Una clara concentración de los tráficos de graneles en los puertos del Norte $\frac{3}{4}$ Ferrol-San Ciprián y A Coruña $\frac{3}{4}$ y de los tráficos de mercancía general en los puertos del Sur $\frac{3}{4}$ Marín-Pontevedra y Vigo $\frac{3}{4}$
- Descompensación importante, en el conjunto de los puertos, entre las mercancías embarcadas y desembarcadas, con una relación Embarcadas/Desembarcadas = 38%. Esta relación se debe a la escasez de embarques en Ferrol-San Ciprián, Vilagarcía y A Coruña, mientras que los tráficos de Marín y Vigo, con relaciones respectivas del 61% y 86%, están más equilibrados.
- Ausencia total de tráfico de contenedores en los puertos de Ferrol-San Ciprián, A Coruña y Vilagarcía.
- Ingresos y resultados económicos anuales por debajo de la media, a excepción de la A. P. de Ferrol-San Ciprián.
- Los resultados económicos por unidad de tráfico total son en general favorables para los puertos gallegos, a excepción hecha de Vilagarcía. Se destaca claramente en este punto el puerto de Vigo, seguido de Marín y Ferrol-San Ciprián.

Autoridad Portuaria Media (APM) vs Puertos de Galicia, 1998						Tabla 2
TRÁFICOS PORTUARIOS						JR Acinas, 2000
Tipo de Mercancía	APM	Ferrol-S	A Coruña	Vilagar	Marín-P	Vigo
Graneles Líquids, KTm	4420	721	7762	145	0	52
Graneles Sólidos, KTm	2918	6948	2688	317	710	470
Mercancía Gral., KTm	3416	355	274	195	537	2443
Contenedores, N°	2099	1	1	0	182	1088
Contenedores, TEU	214729	97	98	0	21416	115357
Tráfico Total, KTm	11178	8052	11829	666	1431	3103

Tabla 2 – Tráficos portuarios. Comparación de las A. P. de Galicia con la A. P. Media.

Otras características que condicionan actualmente el tráfico portuario en Galicia son:

- Cercanía de núcleos importantes de población, con la consiguiente competencia por los espacios terrestres y vías de comunicación.
- Carencia de adecuados accesos a los puertos y conexiones por carretera y ferrocarril hasta las nuevas infraestructuras del transporte.
- Posición periférica respecto de los grandes mercados y centros de producción peninsulares. De otra parte, no existe una industria regional con volumen suficiente

- Falta de grandes operadores y líneas regulares establecidos en los puertos.
- Importante competencia por parte de las plataformas portuarias cantábrica y portuguesa.
- Posición geográfica adecuada para situarse en el futuro como Puerta sur de llegada de mercancías a Europa y Plataforma de transbordo respecto de las grandes rutas marítimas.
- Importantes problemas ambientales, tanto en la fase marítima como en la terrestre.
- Falta de respuestas adecuadas a la necesaria relación puerto-ciudad.
- Competencia desigual con los puertos autonómicos para determinadas mercancías. Debido a los criterios distintos de rentabilidad y asignación de recursos públicos que se aplican a los puertos de titularidad estatal y autonómica.

Autoridad Portuaria Media (APM) vs Puertos de Galicia, 1998						Tabla 3
ECONOMÍA, millones de ptas.						JR Acinas, 2000
Ingresos y Gastos	APM	Ferrol-S	A Coruña	Vilagarc	Marín-P	Vigo
INGRESOS TOTALES	3802	1410	3153	578	993	2864
Explotación	3489	1213	2905	520	920	2706
Financieros	71	159	221	9	29	59
Extraordins	243	38	27	48	44	100
GASTOS TOTALES	3083	696	2679	691	826	2303
RESULTADOS	719	714	475	-114	167	562
Índice	APM	Ferrol-S	A Coruña	Vilagar	Marín-	Vigo
INGRESOS/TRÁFICO	340	175	267	868	694	923
GASTOS/TRÁFICO	276	86	226	1039	577	742
RESULTADOS/TRAFICO	64	89	40	-171	116	181

Tabla 3 – Economía e Índices. Comparación de las A. P. de Galicia con la A. P. Media.

3. EL MARCO DE REFERENCIA

3.1 El Sistema Portuario Español

El Sistema Portuario Español está formado por 252 puertos, 48 de interés general y competencia estatal y el resto de competencia autonómica. La importancia económica de este Sistema se pone de manifiesto al considerar que del total de las importaciones y de las exportaciones españolas el 86% y 68% respectivamente, pasan por los puertos, lo que indica que alrededor del 78% del transporte internacionales del comercio se realiza a través de los puertos. A ello hay que añadir los tráficos nacionales de cabotaje, alrededor del 25% del total, y el transporte de pasajeros.

3.1.1 Modelo de organización y gestión

El Sistema Portuario Español de titularidad estatal se regula desde el 26 de diciembre de 1997 por la Ley 62/97 de modificación de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La gestión global del sistema portuario estatal se encomienda a Puertos del Estado, y la particular de cada puerto o conjunto unificado de puertos a la Autoridad Portuaria correspondiente. Los puertos de interés general son de competencia estatal y su administración, gestión y explotación recae sobre 27 Autoridades Portuarias, creadas sobre las bases de autonomía y funcionamiento empresarial. El Ente Público Puertos del Estado, bajo la dependencia del Ministerio de Fomento, y junto a las correspondientes Comunidades definen los objetivos del Sistema y ejercen funciones de coordinación y control.

PUERTOS/AÑO	1993	1996	1998	2000	2001
SPE	251,92	282,41	301,82	338,11	348,39
Pasajes	4,29	3,51	4,01	4,60	4,72
Bilbao	30,01	22,65	27,24	28,63	27,10
Santander	3,79	4,62	4,95	5,36	5,18
Gijón	12,68	13,68	15,25	19,80	19,16
Aviles	3,45	3,84	3,91	4,14	3,79
CANTÁBRICO	54,22	48,30	55,36	62,53	59,94
Ferrol-S. Ciprián	4,83	7,20	8,05	8,50	8,73
La Coruña	11,76	11,24	11,83	12,78	11,71
Vilagarcía A	0,59	0,61	0,67	1,00	1,02
Marín Pontev	0,90	1,25	1,43	1,68	1,91
Vigo	3,34	3,11	3,10	3,85	4,03
GALICIA	21,42	23,41	25,08	27,81	27,40
Galicia/SPE %	8,50	8,29	8,31	8,23	7,87
Galicia/Cantáb. %	39,51	48,47	45,30	44,48	45,72

Tabla 4 – Evolución de los tráficos portuarios en el SPE y en cada una de las Autoridades Portuarias del Norte (tráficos en millones de Tm).

El modelo de gestión establecido tiene como objetivos iniciales: la autofinanciación del Sistema, la competencia entre puertos y con otros modos de transporte, el aumento de los tráficos y la relación armónica con el medio. La autofinanciación se logra internalizando los costes y transfiriendo al usuario incluso los costes externos; en acuerdo con lo manifestado por la Comisión Europea en el Libro Blanco del Transporte y de nuevo en el Libro Verde sobre los Puertos e Infraestructuras Marítimas. Otro objetivo claro es alcanzar el paso rápido, seguro y a bajo precio de las mercancías por el puerto. Se trata en definitiva, por una parte, de bajar la factura conjunta de escala que soporta el usuario destinatario final de la mercancía. De otra,

facilitar la comunicación y coordinación de los distintos servicios que intervienen en la operación portuaria (Autoridad Portuaria, prácticos, remolcadores, amarradores, estibadores, consignatarios, agentes de aduanas,...).

3.2 El Marco de Referencia Mediato. Los Puertos en la Unión Europea

El sector portuario refleja la diversidad de la U.E. en cuanto a geografía, distribución de población, actividad industrial y desarrollo económico. En 1996 existían más de 300 puertos con un tráfico anual de mercancías superior al millón de toneladas o de pasajeros mayor de 200.000. Estos puertos se reparten en cuatro zonas marítimas: Mar Báltico, Mar del Norte, Atlántica y Mediterránea, con diferentes características, tráficos y necesidades.

Europa se está planteando frontalmente el futuro del sistema portuario y su papel en la Red Trans-europea de Transportes. En un mercado único con un aumento medio del PIB del 2,6% en los últimos diez años y un incremento continuo en la demanda del transporte de calidad, barato y rápido, el sector portuario de la Unión Europea tiene una importancia trascendental tanto en términos de comercio como de transporte. Por sus puertos pasa más del 90% del comercio comunitario con terceros países y alrededor del 30% del tráfico intracomunitario, moviendo en el pasado año cifras cercanas a los 3.000 millones de toneladas de mercancías y más de 200 millones de pasajeros.

Los puertos, aunque con retraso, han entrado con fuerza en el debate sobre el futuro de los transportes en la U.E. La Comunicación sobre el Cabotaje Europeo (Short Sea Shipping), el Libro Blanco sobre Estrategia Marítima y el Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas avalan esta posición.

Ante la situación dibujada y las estimaciones de la OCDE que prevé que la demanda de transportes marítimo mundial se doblará en el 2010, la Unión Europea apoya las acciones de futuro siguientes:

- Integración de los puertos en la Red Trans-europea de Transportes.
- Mejora de las conexiones portuarias con los transportes terrestres.
- Mejora de las infraestructuras viales dentro y en el entorno de los puertos.
- Medidas tendentes a conseguir la libre y leal competencia entre los puertos. Con la idea de repercutir todos los costes en el usuario, se plantea una tarificación y financiación de infraestructuras análogas para todos los modos de transporte.
- Planes de protección del medio ambiente.
- Aplicación de la telemática y las tecnologías de la información para conseguir la integración del sector marítimo y portuario en la cadena logística del transporte.
- Proyectos de investigación y desarrollo en los campos de la gestión, la intermodalidad y la tecnología marítimas. Campos incluidos en el V Programa Marco sobre investigación y desarrollo tecnológico.

4. OBJETIVOS DEL SISTEMA PORTUARIO GALLEGO

A partir del análisis de la situación de los puertos gallegos y de su entorno, los grandes objetivos que se proponen para el sistema son:

- Constituir una Plataforma Portuaria del Sur de Europa y de la Península Ibérica, actuando como:
 - Plataforma de llegada de tráfico a Europa.
 - Plataforma de entrada y salida de mercancías de la Península.
 - Plataforma de transbordo de mercancías.
- Conseguir una Plataforma de transporte portuario formada por un conjunto de puertos coordinados, con una oferta de tráfico especializada, con servicios de calidad y precios competitivos.
- Aumentar el hinterland del conjunto de los puertos gallegos al Norte y Centro peninsular y a Portugal.
- Aumentar el volumen del tráfico correspondiente a la mercancía general y mantener el de graneles.
- Incrementar el papel de los puertos en la organización y gestión del transporte intermodal y en la consecución de valor añadido en las mercancías.
- Disponer de accesos terrestres rápidos y fiables a los puertos por medio de carretera y línea férrea. Líneas que deben conectar directamente con los ejes del transporte terrestre de mercancías de la Península y por tanto con la RTE-T.
- Lograr un desarrollo armónico de los puertos con su entorno natural y urbano.

5. PLAN DE ACTUACIONES

A la vista de la situación del Sistema Portuario Gallego, de su entorno y de los objetivos marcados para el futuro, como conclusión de este trabajo, se presenta a continuación una síntesis de las actuaciones que deben abordar los puertos comerciales de Galicia para alcanzar esos objetivos propuestos:

- Crear un órgano de coordinación de las estrategias de cada puerto con el objetivo de generar y potenciar una Plataforma portuaria gallega. Órgano en el que deben estar representados los usuarios, los operadores y las administraciones. De esta forma, la oferta de la Plataforma portuaria se planificaría conjuntamente, apostando por la especialización y la calidad de los servicios de cada puerto.
- Mejorar los accesos terrestres a los puertos. Por carretera mediante la construcción de rondas de circunvalación de las ciudades que rodean los puertos. Estas rondas deben conectar directamente las autovías con las zonas de servicio de los puertos. Por ferrocarril mediante la llegada de las vías hasta las terminales especializadas,

incluyendo la mejora de la red ferroviaria de Galicia. Y por tubería mediante la conexión de los puertos con las redes de oleoductos y gaseoductos.

- Creación de espacios portuarios especializados mediante la construcción de nuevos puertos y, en su caso, ampliación y reconversión de las instalaciones existentes.
- Conexión de los puertos por ferrocarril con el interior de la Península y con Portugal y con la RTE-T. Conseguir la conexión de la Plataforma portuaria gallega con el puerto seco de Madrid y con los que se están generando en el Norte de España y Portugal es del todo necesario. A este respecto, el nuevo trazado de alta velocidad en Galicia debe de adecuarse para el transporte de mercancías, en particular de contenedores.
- Creación de zonas de actividades logísticas (ZAL) en dos puertos del Norte y Sur de Galicia. Estas ZAL deben de actuar como centros del transporte intermodal, de distribución regional y de tratamiento de las mercancías.
- Creación de un nudo logístico de transporte en Galicia, conectado con los puertos y centros de producción y consumo.
- Coordinar las inversiones en infraestructuras y justificar su adecuación ambiental, funcional y económica.
- Elaborar y ejecutar planes ambientales específicos en los entornos portuarios. Debe prestarse atención especial a los problemas de contaminación de las aguas y de la costa, así como a la relación puerto-ciudad. A este respecto, deben alejarse las infraestructuras y actividades molestas “duras” de los núcleos de población. A la vez, los puertos deben recuperar y dar valor a zonas de servicio y dársenas infrautilizadas con actividades portuarias compatibles “blandas”, y las ciudades deben incorporar recintos con grandes posibilidades para la creación de equipamientos y espacios libres.

BIBLIOGRAFÍA

ACINAS, J. R. (1999). El sistema portuario en el siglo XX. *Obra Pública*, La Ingeniería Civil Española del Siglo XX 49 (Vol. II) pp. 44-55.

CE, (1996). Orientaciones Comunitarias para el Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. 1692/96/CE.

CE, (1997). Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas. CE, Política Común de Transporte.

GOMEZ Y DÍAZ-CASTROVERDE, J. M., ed., (2001). *Galicia 2010*. Asociación Proyecto de Investigación Galicia 2010.

PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios, Boletines y Memorias de Puertos del Estado.