

EL MARCO REGULATORIO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

RESULTADOS Y CONECTIVIDAD INTERNACIONAL

FERNANDO GONZÁLEZ LAXE

Catedrático de Economía Aplicada
Director del Instituto de Estudios Marítimos
Universidad de A Coruña

La actividad marítima-portuaria española afronta sus retos desde la perspectiva de ser global, abierta y competitiva. Enfoca su tarea teniendo en cuenta la existencia de una competencia inter e intra-portuaria. Y la nueva dinámica se completa con una especialización de los desarrollos portuarios junto a un proceso de partenariado y de mayor entrada de capital privado, que acentúa la rivalidad y la competencia.

¿Cómo enfocar este nuevo análisis desde la perspectiva legislativa? En primer término, redefiniendo las nuevas funciones del «interés general» de un puerto y contextualizando el nuevo rol que debe mantener y representar. Y, en segundo lugar, desarrollando una nueva función de regulador y coordinador, dada la existencia de una multiplicidad de actores, tanto públicos como privados, y de la amplia complejidad de sus relaciones recíprocas.

Por eso, un puerto debe ser capaz de: a) ofrecer capacidad de carga/descarga en tierra para atender a las demandas de tráfico; b) debe facilitar conexiones con los mercados interiores y cercanos; o sea, potenciar la intermodalidad con el hinterland; c) debe ser capaz de insertarse en rutas estables; y d) debe evitar los problemas sobre-inversiones excesivas de capacidad y de sobre-endeudamiento. En suma, su posicionamiento y su juego con los actores debe estar presidido por el objetivo de lograr una mayor eficiencia.

En este trabajo desglosaremos, en primer término, los rasgos más sobresalientes del sistema portuario espa-

ñol (SPE); para, a continuación, resaltar los nuevos objetivos de las disposiciones oficiales plasmadas en la Ley 33/2010 y en el Decreto Legislativo 2/2011; y, finalmente, se concretiza en la exposición de los ratios de sobrecapacidad, resultados económicos, financieros y de conectividad con lo que se mide el potencial de crecimiento y de proyección comercial que posee tanto el SPE, como las propias AAPP.

RASGOS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL DE INTERÉS GENERAL †

El sistema español se caracteriza por poseer una amplia tipología de puertos. Se distinguen dos tipos: los de competencia estatal y los de competencia autonómica. Los primeros, los puertos de interés general, son competencia exclusiva del Estado y sus criterios de definición se regulan en el artículo 5 de la Ley 27/1992, de Puertos y Marina Mercante; y se establecen nominalmente en el anexo de dicha Ley. Los puertos de competencia autonómica son los que no tienen la condición de puertos de interés general, y se establecen siempre que la Comunidad Autónoma (CCAA) co-

responsable haya asumido las competencias necesarias para ostentar su titularidad. Son, generalmente, puertos deportivos, de refugio y de mediano-pequeño movimiento comercial.

El sistema de puertos de interés general está compuesto por un total de 28 Autoridades Portuarias (AAPP), que engloban a 64 puertos de interés general. Dichas Autoridades Portuarias son unidades de gestión individualizada, que están coordinadas y supervisadas por el Organismo Público Puertos del Estado, que es el responsable de ejecutar y llevar a la práctica la política portuaria diseñada por el Gobierno.

La Ley 27/1992, en su artículo 25b, citaba como atribución de Puertos del Estado lo siguiente «le corresponde la coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado, de los controles de los espacios portuarios como con los modos de transporte en el ámbito de la competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria». Ello quiere decir que sus funciones se centran en ejecutar la política gubernamental, coordinar las acciones y controlar la eficiencia del sistema; además de ejercer la coordinación general con los demás órganos del Estado.

Es decir, los puertos de interés general están contemplados en la Constitución Española (artículo 149,1) como competencia exclusiva del Estado. En este campo actúan a través de los correspondientes planes de empresas que ejercen de control, con el objetivo de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de las leyes y normas aplicables. No obstante, se subraya que cada Autoridad Portuaria ejercerá de manera autónoma su estrategia y posicionamiento empresarial.

El sistema portuario español descansa en el organismo público Puertos del Estado que ejerce tres funciones: a) de órgano intermedio (para las gestiones con la Administración del Estado); b) de órgano de gestión (en lo tocante a la ejecución y auditoria de las acciones de cada AAPP); y c) de órgano de colaboración (en lo que hace mención al establecimiento de común acuerdo con las AAPP de las respectivas medidas correctoras).

Por su parte, las competencias de las Autoridades Portuarias son las siguientes: 1º) prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios; 2º) ordenación de las zonas de servicios del puerto y de los usos portuarios; 3º) planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto; y de las señales marítimas adscritas; 4º) gestión del dominio público portuario y de las señales marítimas; 5º) optimización de la gestión económica y rentabilización de su patrimonio y recursos; 6º) fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario; 7º) coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio

portuario; y 8º) coordinación y ordenación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

La estructura orgánica de las Autoridades Portuarias se compone de tres órganos: los órganos de gobierno; los órganos de gestión; y los órganos de asistencia.

Los órganos de gobierno incluyen el Consejo de Administración y el Presidente. El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno, compuesto por no más de 15 miembros, representados de la siguiente forma: a) la Administración del Estado estará representada, además del Capitán Marítimo, por 3 vocales, de los cuales, uno será un Abogado del Estado y otro, un representante de Puertos del Estado; b) la CCAA estará representada, además de por el Presidente, por 4 vocales, c) los municipios coparán el 33% del resto de los miembros del Consejo; y las Cámaras de Comercio, las organizaciones empresariales, sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario el 66% del resto de los miembros del Consejo. La presidencia es de carácter ejecutivo y es nombrado por la CCAA.

Los órganos de gestión se limitan al director, que lleva la dirección y la gestión ordinaria, nombrado por el Consejo de Administración a propuesta del presidente.

Los órganos de asistencia son 7 el Consejo de Navegación y Puerto, con funciones de asistencia y de información; siendo su participación muy heterogénea entre los distintos estamentos profesionales del entorno del puerto (Bravo, 2011).

El régimen económico del sistema portuario español está definido por:

a) Recursos económicos: es un sistema de tasas con determinados precios (tarifas) para los casos de servicios comerciales prestados en régimen de concurrencia con el sector privado. Las tasas portuarias son las siguientes: la de ocupación, referida al dominio público portuario; la de actividad; la de utilización de las instalaciones portuarias, que incluye la tasa al buque, a la mercancía, al pasajero, a la pesca fresca, a las embarcaciones deportivas y de recreo, y a la utilización especial de la zona de tránsito, y la tasa de ayudas a la navegación.

b) La distribución de los recursos es la siguiente: Ente Público Puertos del Estado, el 4% de los ingresos devengados por las tasas de las AAPP (pero sólo el 2% en los casos de los puertos de las islas Baleares y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla); y al Fondo de Compensación Inter-portuario se destina el 80% de los ingresos devengados por las tasas de ayudas a la navegación y el resultado de calcular un porcentaje del resultado de explotación del ejercicio de cada AAPP, excluyendo amortizaciones y resultados extraordinarios.

El régimen de planificación de las AAPP se determina por cuatro figuras. En primer término, por el Marco Estratégico, elaborado por Puertos del Estado, en don-

de se fijan los criterios y objetivos del conjunto del sistema portuario español. Es aprobado por el Ministerio de Fomento y se ejecutará a través de los planes de empresa de cada AAPP. En segundo término, están los planes estratégicos de cada AAPP, en donde se establecen los diagnósticos, objetivos, criterios y planes de acción de cada APP. En tercer lugar, se sitúa el plan director de infraestructuras, que contempla las circunstancias de los nuevos puertos o ampliaciones de los mismos, definiendo, por tanto, las infraestructuras necesarias por plazos mínimos de 10 años, señalando los estudios de impacto ambiental y las fases de desarrollo. Finalmente, la cuarta figura son los planes de empresa, elaborados anualmente, en donde se incluyen las previsiones y los objetivos. Deben recoger las previsiones de tráfico, ingresos, programación de inversiones, estructuras del personal, objetivos de rentabilidad anual, bonificaciones y coeficientes reductores de las tasas. Es preciso consensuarlo con Puertos del Estado.

En lo tocante a la clasificación de los servicios portuarios se distinguen los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque y amarre), junto a los servicios al pasaje, a la recepción de desechos generados por buques y por los servicios de manipulación de mercancías.

Los servicios básicos se efectúan a solicitud del usuario por parte de las empresas autorizadas. Para ello se necesita un título administrativo habilitante, esto es, la necesidad de obtención de una licencia por parte de las autoridades portuarias en el marco de una libre concurrencia entre operadores. La duración de las licencias oscila desde los 6 años en el servicio de amarre/desamarre; los 10 años en los servicios de practicaje y remolque; y un periodo que puede oscilar entre 6 y 12 años, en función de las inversiones, para el servicio de recepción de desechos generados por buques. Los servicios de pasaje y servicios de manipulación de mercancías se sitúan entre los 6 y 35 años en función de las concesiones de dominio y de las inversiones realizadas y a realizar.

Los servicios de manipulación de mercancías (estiba/desestiba) se efectuarán por las nuevas Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP), que sustituyeron a las antiguas Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEED). Las actividades que desarrollan incluyen las de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que permitan su transferencia entre buques, o entre estos y tierra u otros modos de transporte. Las SAGEP ponen a disposición de sus accionistas los trabajadores portuarios que demanden para el desarrollo de sus actividades como consecuencia de la irregularidad de las operaciones portuarias y de la disponibilidad de la mano de obra. Como característica distintiva es que sus accionistas son las empresas titulares de la licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, salvo los que tengan la licencia de auto-prestación, distribuyéndose el 50% del capital social por parte iguales entre los socios y el otro 50% en función del grado de utilización temporal de la plantilla. La SAGEP son, por tanto, empresas privadas, teniendo un puesto en el consejo de adminis-

tración un representante de la AAPP, pero sin que la propia AAPP sea accionista.

EL PROCESO DE REFORMAS PORTUARIAS EN ESPAÑA †

La cronología de las reformas portuarias españolas se basa en la consideración de varios retos yuxtapuestos. En primer término, plantea la competencia tanto inter como intra portuaria; en segundo lugar, establece la combinación entre planteamientos globales y locales; y finalmente, analiza la necesidad de compartir niveles de gobernanza entre las Autoridades Portuarias y los actores locales. Las tareas legislativas, por tanto, no fueron fáciles ni automáticas.

Cuatro ha sido los hitos más sobresalientes. El primero corresponde a la Ley 27/1992, de 24 noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante, que define el primer modelo portuario español. Distingue, dos objetos: los puertos y la marina mercante. Trata de dar respuesta al exceso de burocracia y a la falta de eficiencia en la gestión. Apela, asimismo, al interés público de los servicios; subraya la necesidad de una mayor calidad en la estructuras de funcionamiento; e instaura el principio de autonomía de la gestión y la autosuficiencia financiera de los puertos de interés general.

El segundo, es la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, aprobada cinco años más tarde que la anterior. Incide en la necesidad de adaptación parcial del modelo de organización portuaria a las circunstancias de un entorno más abierto y libre. Para ello, enfatiza en la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias; adecuando cada estrategia portuaria a la peculiaridad de cada puerto; y garantizando la prestación de servicios más eficientes. Asimismo, incorpora la participación de las CCAA a la gestión de las Autoridades Portuarias mediante la propuesta de nombramiento del Presidente de la AAPP y una mayoría en el consejo de administración del mismo.

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, del régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, busca responder al proceso de mundialización y de comercio; así como a la consolidación del mercado interior comunitario y al desarrollo de una política común de mercado. De ahí que se enfatiza en los niveles de la competencia intra-portuaria a través de los distintos prestadores de servicios y de la mayor participación privada en la gestión. Asume, pues, una mayor liberalización de los servicios y una más intensa colaboración publico-privada. Finalmente, adapta el sistema tarifario a la obligada naturaleza de las tasas (buque, mercancía y pasaje).

Por último, la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la anterior de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, se caracteriza por la flexibilización del modelo tarifario, para que cada Autoridad Portuaria pueda

CUADRO 1
DECÁLOGO DE LA NUEVA NORMATIVA PORTUARIA ESPAÑOLA

Finalidad	Principios/medidas	Objetivos
Mayor libertad tarifaria	Las AAPP podrán proponer valores propios de las tasas al buque, al pasaje y a la mercancía, acordes con su realidad económica	Superar la rigidez de estar sometidos a una tasa única e igual para todos; y pasar a una mayor competencia en donde cada AAPP podrá fijar sus tasas
Estricto control económico-financiero, bajo criterios de equilibrio	El sistema portuario asume el compromiso de alcanzar una rentabilidad anual del 2,5%	Cada AAPP se responsabiliza en el cumplimiento de su propia rentabilidad anual objetivos; y debe ser capaz de preservar, en todo momento, su viabilidad económico-financiera
Puertos más atractivos para la iniciativa privada	Ofrecer más posibilidades para todas aquellas empresas interesadas en radicarse en la zona de servicios de los puertos; en especial, las vinculadas al transporte y la logística.	La tasa de ocupación gana en flexibilidad; y cuenta con bonificaciones espaciales para aquellas empresas que efectúen inversiones en el puerto.
Garantizar condiciones de competencia	Mantener el libre acceso a la prestación de servicios portuarios	Las empresas que cumplan con las prescripciones que establecen las AAPP, tendrán derecho a una licencia para prestar los servicios. Se extiende el ámbito de aplicación de la auto-prestación y de la integración de los servicios, al objeto de poder atender las necesidades de todos los clientes de los puertos. En cada espacio portuario imperarán las reglas del libre mercado.
Puertos más competitivos en una economía global	Ampliar el alcance de las bonificaciones sobre las tasas del buque, pasajes y mercancía, a fin de elevar al máximo de la competitividad de los puertos españoles	Las AAPP podrán proponer mayores bonificaciones sobre aquellos tráficos de especial interés estratégico, ya sean de import/export ó de tránsito en terminales especializadas tipo Hub.
Calidad y eficiencia	La Ley premia a la buena gestión de las AAPP preocupadas por racionalizar la inversión en infraestructuras y el mayor aprovechamiento de los equipamientos e instalaciones	Se podrán bonificar aquellos compromisos de las AAPP dirigidos a superar los rendimientos y productividades actuales.
Puertos comprometidos con el entorno económico mas próximo	Busca reforzar los vínculos con el tejido empresarial y con la ciudad en la que se ubica.	Se establecen bases para las relaciones Puerto-Ciudad. Se contribuye al sostenimiento económico de sectores estratégicos (automoción o pesca) con reducciones de tasas portuarias. Mayor flexibilidad en las operaciones de manipulación de mercancías.
Mayor autonomía de gestión y refuerzo del rol del Presidente de la AAPP.	Amplia la autonomía de gestión	Adquiere mayor margen de maniobra, mayor responsabilidad para gestionar el suelo, las infraestructuras y regular la prestación de los servicios portuarios
Integración de los puertos en el sistema de transporte	Los Planes Directores, el Reglamento de Explotación y Policía, las Ordenanzas Portuarias deben profundizar en la inter-operatividad entre redes viarias y ferroviarias de los puertos con el resto del sistema de transporte.	Asegurar desarrollo intermodal de la red de transporte. Potenciar la inter-operatividad de los distintos modos de transporte. Inserción de las Redes Europeas de Transporte (TEN-T).
Apuesta por la sostenibilidad	La Ley 33/2010 obliga a las AAPP a elaborar una Memoria de Sostenibilidad Ambiental	En dicha memoria se incluyen indicadores medio-ambientales que serán objeto de seguimiento anual. Se puede premiar con bonificaciones en las tasas a aquellos agentes que desarrollen buenas practicas ambientales.

FUENTE: Elaboración propia.

adaptarse a la realidad económica de cada momento. Además, se refuerza y se profundiza en la dinámica de liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial. Busca resaltar la importancia estratégica de los puertos comerciales y se implica en el logro de transporte intermodal, para lo que enfatiza en la búsqueda de puertos más eficaces y baratos que puedan captar y retener mercancías.

La nueva Ley de Puertos cifra objetivos de rentabilidad y eficiencia para el sistema (2,5% anual de rentabilidad) y especifica su autosuficiencia y su no-dependencia de los Presupuestos Generales del Estado. De esta forma, refuerza el objetivo de competitividad, busca asegurar los cumplimientos de sus misiones, y liberaliza nuevas funciones portuarias, sobre todo en lo tocante a los servicios e infraestructuras.

En suma, la secuencia histórica advierte de los siguientes pasos:

a) Potenciación de la autonomía de gestión económica-financiera sobre la base de principios de autosuficiencia económica y cobertura de costes.

b) Amplia participación de las CCAA y de los actores locales (ayuntamientos, cámaras de comercio, empresarios y sindicatos) en los órganos de gestión de cada puerto.

c) Potenciación de la competencia intra-portuaria por medio de las diferentes bonificaciones en las tasas portuarias, distintos niveles de regulación en lo tocante a la prestación de los servicios portuarios, presencia de la iniciativa privada, etc.

d) Introducción de elementos de gestión del dominio público portuario en beneficio de un modelo concesional.

e) Fomento de la inversión privada que se canaliza, tanto por la colaboración público-privada como por los sistemas concesionales en instalaciones en tierra.

f) Control de los costes y búsquedas de beneficios del sistema, fijando anualmente la rentabilidad y los niveles de endeudamiento, así como subrayando una flexibilización del modelo tarifario para que cada APP pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento junto a una dinámica más liberalizadora.

Un ejemplo de lo planteado a la hora de definir los nuevos desafíos acordes con la Ley 33/2010 queda expuesto en el cuadro 1. Sin embargo, es preciso matizar que los objetivos de cada puerto no tienen que ser idénticos entre sí, siendo lo más habitual la existencia de una amplia divergencia en lo que respecta a los objetivos estratégicos de cada AAPP.

CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES ▼

La amplia tipología del sistema portuario español permite mostrar el siguiente esquema:

Volumen de trabajo y especialización. Existe un grupo de puertos, la mitad, que mueven más de 10 millones de toneladas: Algeciras, Valencia, Barcelona, Tarragona, Bilbao, Huelva, Las Palmas, Cartagena, Gijón, Tenerife, Castellón, Ferrol, A Coruña y Baleares. Doce puertos mueven entre 1 y 10 millones de toneladas. Finalmente, dos puertos que contabilizan tráficos inferiores al millón de toneladas (Melilla y Vilagarcía). Muchos de ellos están especializados preferentemente en graneles líquidos (Algeciras, Huelva, Tarragona, Cartagena, Bilbao) y otros en graneles sólidos (Gijón, Ferrol, Tarragona). Por su parte, hay puertos en los que la mercancía general es mayoritaria (Vigo, Pasajes, Alicante, Cádiz y Sevilla), al igual que en otros puertos los movimientos de contenedores en modalidad de tránsito son predominantes: Algeciras, Valencia, Barcelona, Málaga, Las Palmas);

Por su inserción en las redes marítimas internacionales, se contabilizan puertos con amplias conexiones en las rutas marítimas, ya sean de líneas regulares como de *transshipment*. En el primer caso, destacan Bilbao y Vigo, entre los puertos del Norte; Barcelona, Valencia, Málaga y Algeciras, en el Sur; y Baleares, Las Palmas y S.C. Tenerife, entre los puertos ubicados en islas. Como puertos de *transshipment* sobresalen Algeciras, Valencia, Málaga y Las Palmas, cuyos porcentajes son muy superiores al 75% de los movimientos de contenedores.

Vinculados al entorno. Existen puertos con una fuerte y notable vinculación a los hinterland más próximos y con ello responden a flujos de importación/exportación. Fundamentalmente son aquellos emplazados en áreas territoriales con fuerte vocación exportadora; es el caso de los de Barcelona y Tarragona, en Cataluña; Bilbao, en el País Vasco; ó Valencia y Castellón, en la región valenciana.

La amplia dispersión de los puertos a lo largo del perímetro costero español, es notable y responde al emplazamiento de las áreas económicas industriales y podría afirmarse que ningún espacio económico español queda sin estar conectado a un puerto.

En suma, el sistema portuario español está distribuido en cuatro fachadas:

La cantábrica, que abarca desde Gijón hasta Pasajes, incluyendo los puertos de Avilés, Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes (cuadro 2, en la página siguiente).

La gallega, con cinco Autoridades Portuarias y seis puertos: San Cibrao, Ferrol, A Coruña, Vilagarcía, Marín y Vigo (cuadro 2, en la página siguiente)

La sur-meridional, que incluye un amplio número de radas portuarias, tanto las mediterráneas como las suratlánticas. Se nutre de las Autoridades Portuarias de Huelva, Cádiz, Sevilla, Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona y Baleares; a los que hay que sumar los puertos de las ciudades de Ceuta y Melilla. En total, suman 24 puertos (cuadro 3, en la página siguiente)

Los puertos de Canarias, que suman 7 radas, agrupadas en 2 Autoridades Portuarias: Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife (cuadro 4, en la página siguiente).

LA RESPUESTA PORTUARIA A LA CRISIS ECONÓMICA ▼

Tanto la dinámica de los últimos años como la respuesta a la crisis económica han obligado a las autoridades portuarias a redefinir sus estrategias. La crisis ha dejado una profunda huella en los tráficos y en los posicionamientos internacionales. No obstante, en los tres últimos años se aprecia una recuperación de los flujos de mercancías y una mayor inserción portuaria en las rutas marítimas internacionales. Se responde a los nuevos grados de competencia mundial y se establece una cierta jerarquía portuaria, al menos, para ciertos segmentos de tráficos.

CUADRO 2
TRÁFICOS DE LOS PUERTOS DEL NORTE EN 2011

	Tráfico Portuario (miles Tns)				Movimientos de TEUS			Total TEUS
	Total	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	TEUS tránsito	TEUS import/export	TEUS nacionales	
Bilbao	31.727	17.860	4.001	9.866	2.901	517.115	52.768	572.784
Gijón	15.077	1.037	12.574	1.466	-	27.556	8.304	35.860
Ferrol	12.051	2.677	8.686	688	-	54	-	542
A Coruña	11.344	6.645	3.472	1.227	-	5.394	187	5.581
Santander	5.071	328	3.060	1.683	55	2.085	-	2.140
Avilés	5.065	522	3.298	1.245	-	22	-	22
Vigo	3.968	79	434	3.457	9.916	172.803	29.401	212.120
Pasajes	3.195	-	1.247	1.948	-	-	-	-
Marín	1.812	-	854	958	4.659	13.613	19.397	37.669
Vilagarcía	811	201	339	271	-	611	11.617	12.229

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado y de las memorias anuales de las Autoridades Portuarias.

CUADRO 3
TRÁFICOS DE LOS PUERTOS DEL SUR /SURESTE EN 2011

	Tráfico Portuario (miles Tns)				Movimientos de TEUS			Total TEUS
	Total	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	TEUS tránsito	TEUS import/export	TEUS nacionales	
Algeciras	76.883	23.036	1.568	52.729	3.347.099	234.908	17.788	3.602.631
Valencia	65.475	4.530	2.374	58.571	2.226.295	1.950.392	150.684	4.327.371
Barcelona	42.777	10.692	3.539	28.546	656.846	1.171.458	185.638	2.013.967
Tarragona	31.748	18.726	9.286	3.736	137.909	61.228	26.610	225.747
Huelva	26.645	21.689	4.502	454	-	1.087	907	1.994
Cartagena	22.655	17.863	3.664	1.128	2	43.924	28.394	72.320
Castellón	13.076	7.694	3.245	2.137	1.246	124.920	4.797	130.963
Málaga	5.332	66	893	4.373	450.688	16.030	10.279	476.997
Sevilla	4.598	358	1.997	2.243	-	22.524	142.118	164.642
Almería	4.530	3	3.931	596	-	208	3.802	4.010
Cádiz	3.981	107	1.851	2.073	487	53.830	37.900	92.217
Alicante	2.237	83	724	1.430	1.324	41.813	111.120	154.257
Motril	2.063	1.267	602	194	-	2.797	1.607	4.404

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado y de las memorias anuales de las Autoridades Portuarias.

CUADRO 4
TRÁFICOS DE LOS PUERTOS DE ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS EN 2011

	Tráfico Portuario (miles Tns)				Movimientos de TEUS			Total TEUS
	Total	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	TEUS tránsito	TEUS import/export	TEUS nacionales	
Las Palmas	22.856	4.978	521	17.357	839.089	97.821	350.241	1.287.389
SC Tenerife	13.834	7.280	778	5.766	11.632	25.297	301.693	338.622
Baleares	11.199	1.578	1.636	7.985	2	8	67.200	67.210
Ceuta	2.027	1.021	142	864	10	470	10.951	11.431
Melilla	863	68	33	762	-	10.181	16.731	26.912

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado y de las memorias anuales de las Autoridades Portuarias.

Los últimos datos que nos proporciona el sistema portuario español son halagüeños en esa múltiple perspectiva. Las razones para ese optimismo se basan en que: a) se ha dispuesto que un puerto sea una empresa, que debe autofinanciarse y obtener una rentabilidad económica razonable; b) se ha definido que un puerto ha de mejorar su desempeño operacional y que debe insertarse internacionalmente;

c) y se ha formulado que un puerto ha de promocionarse internacionalmente, de cara a tener que ser más competitivo y poder resistir la rivalidad existente, ganando en atractividad.

Por eso, la política portuaria puesta en marcha ha aplicado reducciones en las tasas y ampliado las bonificaciones, con objeto de captar nuevos tráficos y mer-

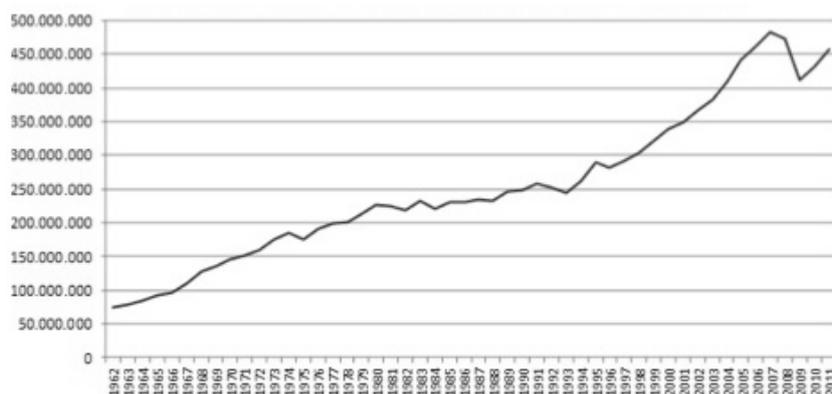


GRÁFICO 1
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO PORTUARIO EN ESPAÑA

FUENTE:
Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado y de las memorias anuales de las Autoridades Portuarias.

cados. Un ejemplo de ello, son las disminuciones en los costes de las operaciones de carga/descarga de automóviles o de productos sensibles (por ejemplo, los productos pesqueros) y estratégicos de cada Autoridad Portuaria, atendiendo a sus prioridades particulares. Se sabía que esta apuesta, basada en la reducción de tasas y en un aumento de bonificaciones, supondrían un descenso en el capítulo de los ingresos y, por tanto, de la cifra de negocios de cada puerto. Pero, también se estimaba que, siendo más baratos, se podrían captar (en época de crisis) tráficos y mercancías de otros países y aumentar el poder de competir. Así, los puertos españoles avanzarían en sus posicionamientos y en cuotas de mercado.

El resultado fue claro: las reducciones de las tasas, tanto en las tasas de ocupación como en las de actividad, hacen disminuir levemente las cifras de negocios (en torno al 1%). Pero también, contribuyen a que los tráficos se hayan incrementado de manera muy notable mediante la captación y desviación de tráficos. Muy significativos fueron los aumentos de los tráficos de mercancía general (un 12%, de diciembre 2011 a diciembre 2010) y, mucho más, los correspondientes a contenedores de tránsito, un 12,6%, en el último año, que representan el 23% del total de la mercancía, y en donde la competencia internacional es más acusada.

Este significativo aumento de los tráficos junto a una importante política de austeridad puesta en marcha (reducción de gastos) permitió que los resultados económicos-financieros se incrementasen muy notablemente. Así, la rentabilidad sobre fondos propios se mantiene positiva al igual que la rentabilidad sobre activos; y, a la vez, se controla el endeudamiento. Es decir, descienden las tasas; aumentan los tráficos y se incrementan los rendimientos económicos. Justo el objetivo definido en la Ley 33/2010 que afirma que el sistema portuario español ha de ser autofinanciable y rentable.

DIAGNÓSTICOS E IMPACTOS ANTE UNA COYUNTURA MÁS COMPETITIVA ↓

Vayamos a especificar cuatro rasgos en los comportamientos de las AAPP: la sobrecapacidad; los resul-

tados económicos; los resultados financieros y los índices de conectividad.

La sobre-capacidad en materia de oferta portuaria ↓

Las fuertes inversiones efectuadas en los últimos 10 años (alrededor de 10.000 millones de euros) han revelado una importante oferta infraestructural en lo tocante a las instalaciones, muelles y superficies terrestres portuarias orientadas a las carga/descarga de mercancías. Los metros lineales han pasado de 229 kilómetros del año 2000, a los 289 kilómetros del año 2010. Y la superficie terrestre portuaria abandona los 72,9 millones de metros cuadrados del año 2000, para lograr un total de 103,7 millones de metros cuadrados en el año 2010.

Las consecuencias de esta mayor oferta portuaria se combina con dos rasgos muy significativos. De una parte, se aprecia un mayor índice de contenedorización de los puertos españoles, como lo prueba el aumento de dicho ratio: 61% en 2000 y el 72,5% en 2010. Y, en segundo lugar, la oferta teórica de las terminales de contenedores también se ha incrementado hasta poder albergar un total de 36.402.085 Teus, en el año 2010, cuando los movimientos en dicho año fueron 12.529.373 Teus.

Las AAPP han mostrado, en este ámbito, una secuencia muy diferenciada. A modo de ejemplo, los grandes puertos revelan elevados aumentos, tanto en lo que atañe a las inversiones, tanto en lo que concierne a las mayores disponibilidades de oferta portuaria y potencial capacidad de movimientos de Teus. Así, Algeciras, Barcelona, Valencia y Bilbao, contemplan situaciones de amplio potencial en lo que concierne a su desarrollo. Mientras que, por el otro lado, los puertos de A Coruña, Alicante, Almería, Cádiz, Ceuta, Málaga, Melilla y Motril registran crecimientos de tráfico menores del 15% de aumento en el periodo 1993-2010, dadas sus menores concreciones en mercancías contenedorizadas y la ausencia de terminales especializadas.

En suma, el sistema portuario español dispone de una amplia capacidad de infraestructuras, cuyo cre-

CUADRO 5
DATOS RELEVANTES DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL

	2010	Variación % 2010/2000
Inversiones (euros)	1.048.721	258,87
Longitud de muelles (metros lineales)	289.431	126,04
Superficie terrestre portuaria (metros cuadrados)	103.753.516	142,18
Oferta teórica de los puertos (teus)	36.402.085	-
Movimientos contenedores (teus)	12.529.373	176,69

FUENTE: Elaboración a partir de datos del SPE y memorias de las AAPP.

cimiento en dotaciones fue mayor que la propia evolución de los movimientos de cargas como de los propios ingresos del sistema. A partir del año 2010 se empiezan a atenuar las inversiones, al ser conscientes de que «la oferta no necesariamente crea su propia demanda». La economía marítima no cumple con dichas máximas, sino que es preciso combinar otros elementos para resaltar los factores de selección portuaria, tal y como refleja Chang *et al.*(2008).

El SPE reacciona ante las primeras manifestaciones de la crisis financiera y la propia Ley de Puertos 33/2010 apuesta por la entrada de la iniciativa privada, el partenariado, la cooperación pública-privada y los procesos de liberalización de los servicios técnico-náuticos. Y, dados los avances ostensibles en las mejoras de los canales, en la capacidad de absorber buques de mayor tamaño, en las nuevas adquisiciones de grúas, en la mejor eficiencia en el manejo de las terminales y en una mayor capacidad logística, permite afirmar que existe una sobrecapacidad de la oferta para los próximos años. Los sucesivos descensos en las toneladas movidas por metro cuadrado de superficie total (4,17 tn/m² en 2010, por 4,64 en 2000) o las toneladas movidas por metro lineal (1.494 en 2010, por 1.473 en 2000) lo atestiguan (cuadro 5).

Los rendimientos económicos †

La cifra de negocios de SPE se ha incrementado en los últimos años de forma muy notable. Se pasa de contabilizar 632 millones de euros en 2010, a ingresar 1.001 millones de euros en el 2010. Convierte al SPE en un conjunto de organismos que, por medio de sus tasas, logra obtener unos ingresos lo suficiente amplios. La apuesta portuaria española está basada en convertir a las AAPP en empresas rentables y, por lo tanto, tener la oportunidad de examinarse como si tal fueran.

Verificados los datos desagregados por AAPP, y para el conjunto del SPE (cuadro 6) los ingresos por tonelada movida superan a los gastos por tonelada movida en la mitad de los puertos españoles. En la otra mitad, que incluye a los puertos de Alicante, Almería, Avilés, Cádiz, Ceuta, Málaga, Marín, Melilla, S.C. Tenerife, Santander, Sevilla, Vigo y Vilagarcía, dicha ratio es inferior. Destacamos los amplios beneficios en los puertos de Algeciras, Baleares, Barcelona, Cartagena y Tarragona. Sin embargo, ello no obsta para que, en algún puerto, la ratio que expresa la deuda por tonelada movida sea

muy elevado. Son los casos de Valencia (9,19), Sevilla (23,08), Málaga (30,04), Gijón (15,26) y A Coruña (15,26) que responden a sus elevadas inversiones pendientes de amortizar. Y, finalmente, otros puertos, por sus propias peculiaridades, derivan hacia situaciones un tanto críticas (Melilla y Vilagarcía).

Rendimientos financieros ‡

Las inversiones portuarias en los últimos años se han dirigido hacia ubicaciones concretas siguiendo decisiones de orden político, más que basadas en análisis de ámbito comercial, financiero, de sometimiento a estudios de coste/beneficio o de inserción en las cadenas de suministro global. También es cierto que algunos puertos, conscientes de sus condiciones de sobre-capacidad, han evitado llevar a cabo nuevas inversiones, so pena de alcanzar altos niveles de endeudamiento o de admitir que dichas inversiones adicionales en infraestructuras no iban a suponer una mejora competitiva relevante

Las estructuras tarifarias eran, hasta el año 2010, muy homogéneas. Basadas en las tasas de ocupación, de actividad y de utilización, cubrían más del 90% de los ingresos portuarios. Por tanto, el puerto actuaba, fundamentalmente, sobre las tasas al buque, a la mercancía y al pasaje. Sin embargo, la mayor acentuación de la competencia internacional y la nueva concepción de las actividades marítimo-portuaria a nivel mundial, ha obligado a que las propias AAPP comenzaran a ser conscientes de que su mejora en lo tocante a la rentabilidad no va a depender en exclusiva de las mencionadas tasas, sino de ser más eficientes en la gestión portuaria (Blonigen & Wilson, 2006).

Examinando dos variables claves, la rentabilidad y el endeudamiento, se aprecian datos muy divergentes y muy notables. En primer lugar, la rentabilidad global del SPE logra un ratio del 1,63% en el año 2010. Un total de 10 puertos de los 28 existentes (Alicante, Almería, Cádiz, Ceuta, Málaga, Melilla, Motril, S.C. Tenerife, Santander y Vilagarcía) registran resultados negativos. Por contra, destacan por sus elevadas rentabilidades los puertos de Algeciras (4,2%); Baleares (5,0%); Barcelona (3,5%); Cartagena (4,6%) y Tarragona (3,5%). En segundo lugar, el endeudamiento global se sitúa en el 17% de sobre el pasivo. Del total del sistema portuario español, un total de 7 puertos no tiene endeudamiento

CUADRO 6
RENDIMIENTOS ECONÓMICOS DE LOS PUERTOS, DERIVADOS DE SU FUNCIONAMIENTO EN 2010

	Cifra negocio (miles euros)	Ingreso por tonelada movida (euros/Tn)	Gasto por tonelada movida (euros/Tn)	Deuda por tonelada movida (euros/Tn)
A Coruña	21.337	1,7	1,49	15,26
Alicante	13.019	5,9	7,42	9,79
Almería	12.850	3,3	3,71	6,97
Avilés	12.008	2,6	2,64	4,61
B. Algeciras	89.53	1,3	0,86	2,40
B. Cádiz	19.420	4,8	5,57	5,61
Baleares	61.722	5,2	3,86	-
Barcelona	167.361	3,8	2,55	11,45
Bilbao	64.622	1,9	1,70	0,29
Cartagena	34.188	1,8	1,13	-
Castellón	20.552	1,6	1,28	6,83
Ceuta	15.077	5,7	6,88	2,63
Ferrol	16.949	1,6	1,42	4,03
Gijón	38.584	2,4	1,85	17,25
Huelva	39.717	1,8	1,59	-
Las Palmas	58.459	2,6	2,41	7,73
Málaga	16.228	6,8	8,89	30,04
Marín	8.119	4,1	4,21	-
Melilla	7.216	8,6	16,40	31,98
Motril	5.032	2,6	4,06	5,20
Pascajes	13.637	3,5	3,88	-
SC.Tenerife	34.858	2,2	2,65	4,98
Santander	20.013	4,0	4,46	-
Sevilla	19.256	4,4	4,61	23,09
Tarragona	53.273	1,6	1,17	0,41
Valencia	107.337	1,7	1,68	9,19
Vigo	26.815	6,2	6,65	-
Vilagarcía	4.244	5,8	9,84	36,12

FUENTE: Elaboración a partir de datos del SPE y de las Memorias de las AAPP.

to; solo 3 puertos sobrepasan el 30% según las cuentas del 2010 (Castellón, Málaga y Valencia); y dos puertos van incrementando paulatinamente su deuda global, nos referimos a los puertos de Gijón y A Coruña por mor de sus últimas inversiones en sus puertos exteriores. Gijón con una inversión de 155 millones de euros, en el 2010, presenta un endeudamiento del 24%; y A Coruña, con una anualidad de 209 millones de euros, muestra una deuda del 25.9%.

También los puertos de Valencia y Barcelona poseen niveles de endeudamiento altos (37,9% y 25,5% respectivamente) aunque, en ambos casos, sus cifras de negocios son las más altas de España (107 y 167 millones de euros, respectivamente). De ahí que las inversiones efectuadas tanto en el año 2010 (de 171 y 92 millones de euros) como las efectuadas a lo largo de los últimos años sean más fáciles de amortizar (cuadro 7, en página siguiente).

La inserción mundial y la conectividad portuaria

La UNCTAD (2010) utiliza cinco indicadores para medir el grado de conectividad marítima de los países. Son el número de buques que entran/salen de los puertos del país; el tamaño de los buques que ope-

ran en los puertos; el número de Teus que se mueven en el sistema portuario nacional; el número de empresas y compañías presentes en el país; y el número de líneas de servicios regulares que operan en el sistema portuario nacional. Dichos indicadores fueron ampliados poco a poco por los investigadores, llegando a conformar índices sintéticos mucho más elaborados que permiten medir la conectividad portuaria y establecer un ranking a nivel mundial (González-Laxe, Freire y Pais, 2012).

El análisis que presentamos en este trabajo, para el SPE, se compone de cuatro tipos de índices. El primero hace referencia a las características técnicas de los puertos en los que se valoran los ratios del calado, la longitud de los muelles y la superficie terrestre de los mismos. El segundo índice menciona los buques que entran y salen del puerto, para ello escogemos indicadores que se refieren al número de buques, volumen total de tonelaje y el tamaño medio de los buques que operan en el puerto. El tercer indicador, relaciona magnitudes en lo tocante a las terminales de contenedores y sus movimientos y agrupamos cuatro ratios: la capacidad teórica del puerto medida en Teus; los movimientos de Teus en el puerto; el número de terminales existentes en el puerto, y la superficie de las terminales. Y, finalmente, como cuarto indicador nos referimos a la capa-

CUADRO 7
PUERTOS ESPAÑOLES: INVERSIÓN, ENDEUDAMIENTO Y RENTABILIDAD EN 2010

	Cifra de negocios (miles euros)	Inversión material (miles euros)	Endeudamiento total (deuda a CP/LP sobre pasivo total)	Rentabilidad total sobre activos
A Coruña	21.337	209.752	25,9	2,13
Alicante	13.019	3.964	10,4	-0,74
Almería	12.850	9.736	16,5	-0,31
Avilés	12.008	4.665	14,6	10,5
B. Algeciras	89.531	61.395	17,7	4,23
B. Cádiz	19.420	4.840	8,2	-0,36
Baleares	61.722	34.579	-	5,10
Barcelona	167.361	92.255	25,0	3,49
Bilbao	64.622	46.659	1,2	0,81
Cartagena	34.188	20.093	-	4,62
Castellón	20.552	23.491	30,2	1,68
Ceuta	15.077	5.989	5,7	-1,02
Ferrol	16.949	13.138	18,0	1,82
Gijón	38.584	155.156	24,0	2,46
Hueva	39.717	22.991	-	1,40
Las palmas	58.459	23.117	21,7	1,16
Málaga	16.228	5.821	30,6	-1,08
Marín	8.119	7.625	-	1,84
Meiella	7.216	9.212	17,7	-3,56
Motril	5.032	3.887	12,4	-1,75
Pascajes	13.637	10.739	-	0,12
SC. Tenerife	34.858	24.353	15,4	-1,14
Santander	20.013	5.043	-	-0,21
Sevilla	19.256	16.718	19,9	0,82
Tarragona	53.273	32.668	2,3	3,50
Valencia	107.337	171.969	37,9	0,01
Vigo	26.815	20.900	-	0,83
Vilagarcía	4.244	7.966	28,3	-2,80
TOTAL	1.001.423	1.048.721	17,7	1,63

FUENTE: Elaboración a partir de datos del SPE y Memorias de las AAPP.

ciudad de conexión marítima internacional sobre la base del número de compañías marítimas que están presentes en el puerto; el número de líneas de servicio regulares que mantiene el puerto; y el número de países que conectan en primera escala con el puerto. En total, se elabora un índice sintético que agrupa a 13 indicadores.

La metodología para el cálculo del índice se basa en el trabajo de Oportus & Cea (2012) en donde se estima que el índice de global se considera como el índice promedio de los indicadores seleccionados. Su aplicación se basa en el cálculo de cada índice, por separado, y obtenido en cada supuesto de la división de la magnitud de cada puerto con el valor máximo del puerto con mejor valoración. De esta forma, los índices superiores registran los puertos mejor ponderados o situados; y, por el contrario, los índices más bajos, indican un posicionamiento menos interesante.

Los datos expuestos en el cuadro 8, muestran la existencia de cuatro grupos. El primero, el que refleja la mayor inserción y niveles de conectividad, está compuesto por Barcelona, Valencia, Algeciras. El segun-

do, de fuerte carácter internacionalizado y con líneas y frecuencias muy intensas, integra a S.C.Tenerife, Bilbao y Las Palmas. Un tercer grupo lo componen Tarragona, Vigo, Cádiz y Cartagena, que poseen tanto recintos portuarios muy atractivos como tráfico y líneas regulares fidelizadas. El último bloque, que se nutre del resto de los puertos, registra notas muy heterogéneas y de distintas características, pero alejadas de los promedios de los puertos principales.

CONCLUSIONES

El desafío español ha consistido en impregnar una nueva cultura empresarial en el ámbito de la gestión. Las metas a alcanzar se guían por dotar a las AAPP de una avanzada autonomía en la gestión; de una autosuficiencia económico-financiera; de una mayor posibilidad de servicios portuarios más liberalizados; de una regulación más pragmática del dominio público acorde con la realidad portuaria, potenciando sus vínculos con la ciudad; de alentar la competitividad de los puertos; y de poseer mecanismos que permitan disponer de tasas portuarias más flexibles.

CUADRO 8
PUERTOS ESPAÑOLES: ÍNDICE DE CONECTIVIDAD PROMEDIO EN 2010

	Características técnicas del puerto	Movimientos de buques	Movimientos de mercancías contenedorizadas	Indicadores de conexión	Índice total de conectividad	Ranking
A Coruña	43,51	119,13	28,93	77,48	269,05	17
Alicante	49,90	95,24	34,57	108,56	288,27	16
Almería	57,54	97,59	0,06	73,98	229,17	21
Avilés	21,84	78,48	-	72,58	172,9	26
B. Algeciras	232,19	256,21	267,81	82,39	838,60	3
B. Cádiz	71,19	182,98	42,48	113,04	409,69	9
Baleares	140,46	127,63	1,86	64,69	334,64	14
Barcelona	214,40	272,72	319,27	220,89	1027,29	1
Bilbao	68,27	217,21	94,10	265,51	645,09	5
Cartagena	74,46	164,35	36,08	123,11	398,00	10
Castellón	45,58	122,91	80,46	108,79	357,74	12
Ceuta	80,74	61,11	0,22	75,,10	217,17	22
Ferrol	47,63	156,83	53,00	66,12	323,58	15
Gijón	51,92	162,19	38,03	100,63	352,76	11
Huelva	57,86	105,45	-	92,00	255,31	19
Las Palmas	153,91	264,31	177,10	169,92	765,24	6
Málaga	98,14	109,87	59,95	128,16	396,12	11
Marín	23,91	80,14	35,55	59,95	199,55	23
Melilla	47,08	66,21	0,53	60,29	174,11	24
Motril	30,04	79,65	0,06	46,91	156,66	28
Pascajes	25,10	87,60	-	66,40	179,10	25
S.C. Tenerife	166,20	179,58	86,20	225,34	657,32	4
Santander	60,64	107,25	0,03	97,75	265,67	18
Sevilla	20,20	73,37	53,62	87,25	234,44	20
Tarragona	71,81	206,33	73,88	147,52	499,54	7
Valencia	174,66	248,07	372,11	192,81	987,65	2
Vigo	71,22	134,81	37,34	201,46	444,83	8
Vilagarcía	19,55	77,16	34,41	38,92	170,04	27

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos SPE y de las memorias de lasAAPP.

El sistema portuario se ha dotado de un marco jurídico más estable, se ha reforzado la autonomía de los puertos a la vez que se poseen mayores niveles de coordinación y regulación por parte del Organismo Puertos del Estado. En resumen, se asiste a un «nuevo sentido de Estado» en lo que hace referencia a la tramitación, contenido y aplicación de la nueva norma legal.

Se contribuye al sostenimiento tanto de sectores económicos vitales como de los territorios costeros próximos a los recintos. Las expectativas para los próximos ejercicios son halagüeñas toda vez que la apuesta por la integración en las redes marítimos-portuarias; la inserción en las cadenas de suministro global; y la mayor capacitación de los equipos directivos y del personal cualificado permitirán al sistema portuario español poder encabezar el renacimiento portuario.

La nueva normativa portuaria española está permitiendo aprovechar la ruptura en el mundo portuario y bajo esta dinámica «los puertos dejarán de ser lugares para convertirse en espacios»; «los puertos dejarán de pre-

ocuparse por la forma y apostarán por los procesos»; y finalmente, «los puertos son empresas» ya que deberán ser rentables y generar valor añadido agregado a los servicios que presta.

BIBLIOGRAFIA †

- BLONIGEN, B.A. y WILSON, W. (2006): New measures of port efficiency using international trade data. *NBER Working Paper*, nº 1052.
- BRAVO, A. (2011): La reforma portuaria en España, en Fotinopoulou, O. (Coord.) *Gobernanza Portuaria*. Gobierno Vasco. Vitoria. pp. 75-90.
- CHANG, YT., LEE, SY. y TONGZON, J.L. (2008): Ports selection factors by Shipping lines: different perspectives between trunk liners and feeders services providers. *Marine Policy*, vol. 32. pp. 877-885.
- GONZÁLEZ-LAXE, F., FREIRE, M^o.J. y PAIS, C. (2012): Maritime degree, centrality and vulnerability: port hierarchies and emerging areas in containerized transport (2008-2010). *Journal of Transport Geography*, vol. 24, nº 1, pp. 33-44.
- OPORTUS, O.M. y CEA, P. (2012). Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como factor de competitividad. *Ingeniare, Revista Chilena de Ingeniería*, vol. 20, nº 1, pp. 25-39.
- UNCTAD (2010). *Review of Maritime Transport*.