

Portos

Alberte Castro Ponte, David Cota Mascuñana
Emilio F. García García, Alejandro Rey Seoane
Jesús Busto Míguez

Enxeñaría e Infraestruturas dos Transportes
Escola Politécnica Superior

unidadesdidácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Esta obra atópase baixo unha licenza internacional Creative Commons BY-NC-ND 4.0. Calquera forma de reprodución, distribución, comunicación pública ou transformación desta obra non incluída na licenza Creative Commons BY-NC-ND 4.0 só pode ser realizada coa autorización expresa dos titulares, salvo excepción prevista pola lei. Pode acceder Vde. ao texto completo da licenza nesta ligazón: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.gl>

© Universidade de Santiago de Compostela, 2014

Deseño e maquetación

J. M. Gairí

Edita

Edicións USC

<https://www.usc.gal/publicacions>

DOI

<https://dx.doi.org/10.15304/9788416183272>

MATERIA: Explotación de Portos

TITULACIÓN: Grao en Enxeñaría Civil

PROGRAMA XERAL DO CURSO

Localización da presente unidade didáctica

MÓDULO I: Explotación e xestión de Portos

Unidade 1. Portos

Introdución

Concepto e funcións

A Comunidade Portuaria

Zonas de influencia

Clasificación dos portos

Propiedade e xestión dos portos

Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE)

Unidade 2. O Comercio Marítimo

Introdución

Clasificación e tipoloxía de mercadorías

Comercio mundial e evolución do tráfico en portos

Tráficos e rutas marítimas

Conceptos básicos relacionados cos buques

Unidade 3. O contrato de transporte

Introdución

Axentes implicados

Contratos de utilización ou modalidades de explotación do buque

Contratos de compravenda – INCOTERMS

Unidade 4. Dominio público portuario

Introdución

O dominio público portuario estatal

Réxime de utilización

Réxime económico

Contrato de concesión de obras públicas portuarias

Unidade 5. Servizos nos portos

- Introdución
- Concepto e clases
- Modelos de prestación dos servizos nos portos
- Servizos xerais
- Servizos portuarios
- Servizos comerciais e outras actividades
- Servizos de sinalización marítima
- Operativa xeral das escalas dos buques

Unidade 6. Planificación de portos

- Introdución
- Principios xerais de planificación
- Instrumentos de planificación
- Competitividade e capacidade de portos

MÓDULO II: Terminais portuarias

Unidade 7. Terminais de mercadoría xeral

Unidade 8. Terminais de contedores

Unidade 9. Terminais de graneis sólidos

Unidade 10. Terminais de graneis líquidos

Unidade 11. Terminais Roll-on Roll-off

Unidade 12. Terminais de pasaxeiros

Unidade 13. Terminais pesqueiras

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

OS OBXECTIVOS

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

ACTIVIDADES PROPOSTAS

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción
2. Concepto e funcións
 - 2.1. Concepto
 - 2.1.1 Definición da RAE
 - 2.1.2 Definición da Unión Europea
 - 2.1.3 Definición da UNCTAD
 - 2.1.4. Definición legal de porto marítimo
 - 2.2. Funcións
 - 2.2.1. Funcións do porto
 - 2.1.2. Funcións NO porto
3. A Comunidade Portuaria
 - 3.1 Axentes da Comunidade Portuaria
 - 3.2 Stakeholders
4. Zonas de influencia
 - 4.1. Nivel económico
 - 4.2. Nivel explotación
5. Clasificación dos portos
 - 5.1. Clasificación de acordo a súa función
 - 5.2. Clasificación física
 - 5.3. Clasificación en función do seu nivel de desenvolvemento
 - 5.4. Clasificación de acordo ao modo de paso da mercadoría
6. Propiedade e xestión dos portos
 - 6.1. Propiedade dos portos
 - 6.2. Modelos de xestión portuaria
 - 6.2.1. *Public service port*
 - 6.2.2. *Tool port*
 - 6.2.3. *Landlord port*
 - 6.2.4. *Private port*

7. Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE)

7.1. Estrutura do SPTE

7.2.1 O Organismo Público Portos do Estado

7.2.2 Autoridades Portuarias

7.2 Modelo de xestión do SPTE

AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE TÁBOAS

BIBLIOGRAFÍA

Citas de recursos en internet

PRESENTACIÓN

Esta unidade didáctica forma parte da programación da materia optativa “Explotación de Portos”, do cuarto curso do Grao en Enxeñaría Civil.

A programación docente da materia divídese en dous grandes módulos. O primeiro módulo, *Explotación e xestión de Portos* (6 unidades didácticas) dedícase a presentar os aspectos fundamentais relacionados coa xestión e explotación dos portos.

Nesta primeira unidade do módulo (UD1) preséntanse os conceptos básicos relacionados cos portos: funcións, zonas de influencia, clasificación, sistema portuario de titularidade estatal, etc.

A continuación, na segunda unidade (UD2), repásanse e ampliáanse conceptos relacionados co transporte marítimo vistos en materias anteriores, dedicándolle especial atención á análise da situación actual e ás previsións de futuro do comercio e o tráfico marítimo mundial.

Na terceira unidade (UD3) preséntanse brevemente os diferentes tipos de contratos de transporte marítimo e os axentes implicados no proceso.

Posteriormente, na unidade didáctica (UD4) defínese o dominio público portuario estatal e preséntase o modelo de xestión do mesmo contemplado na lexislación vixente.

A quinta unidade didáctica (UD5) dedícase aos servizos prestados nos portos. Explícase o concepto de servizo e as diferentes clases de servizos prestados nos portos de interese xeral pertencentes ao sistema portuario de titularidade estatal.

O módulo péchase cunha unidade (UD6) onde se presentan os conceptos básicos relacionados coa planificación dos portos e se analizan as diferentes ferramentas de planificación que se empregan na actualidade.

No segundo módulo da materia estúdanse de xeito individual as diferentes tipoloxías de terminal portuaria que poden operar nun porto comercial.

Esta unidade didáctica impártese en 2 h de clase expositiva.

Ademais de aos alumnos de 4º curso do Grao en Enxeñaría Civil, os contidos presentados poden serlle de utilidade a outros docentes ou profesionais do sector que desenvolvan a súa actividade no ámbito da explotación e do deseño destas tipoloxías de infraestrutura do transporte.

OS OBJECTIVOS

- Coñecer o concepto de porto desde varias perspectivas e a súa importancia nas cadeas loxísticas de transporte.
- Coñecer as funcións que teñen os portos e as actividades que se realizan neles.
- Coñecer as zonas de influencia económica e de explotación dos portos.
- Coñecer os axentes que compoñen a Comunidade Portuaria e as funcións que realizan.
- Coñecer os diferentes criterios de clasificación de portos.

- Coñecer os diferentes modelos portuarios existentes en función do reparto entre a participación pública e privada na propiedade e xestión dos aspectos portuarios.
- Coñecer a estrutura e o modelo de xestión do Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE).

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

- Os principios teóricos e os contidos fundamentais expóñense nas clases expositivas. Para iso, o profesor empregará os medios audiovisuais da aula para a realización de presentacións.
- O alumno elaborará ao finalizar cada sesión presencial un resumo dos contidos traballados, no que se recollan as súas reflexións sobre a temática abordada.

ACTIVIDADES PROPOSTAS

Como ampliación e aplicación dos contidos teóricos traballados nas sesións expositivas, propónse a realización da seguinte actividade:

Seleccionar un porto do SPTE ou internacional e analizar as seguintes cuestións:

- Describir brevemente o papel que xoga desde o punto de vista comercial, qué tráfico move e a súa importancia nas cadeas lóxicas de transporte.
- Identificar as funcións e actividades que se desenvolven no porto.
- Identificar as zonas de influencia a nivel económico e de explotación do porto seleccionado.
- Identificar os diferentes axentes que compoñen a Comunidade Portuaria do porto e qué funcións realizan.
- Clasificar o porto segundo os diferentes criterios presentados nesta unidade didáctica.
- Identificar o modelo portuario de xestión implantado no porto.

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción

Os portos comerciais pódense considerar na actualidade infraestruturas complexas que dan servizo ao transporte marítimo, e polo tanto, as cadeas de transporte intermodal mundiais que sustentan o comercio internacional de mercadorías. Serven de nodo de conexión entre o modo de transporte marítimo e os modos de transporte terrestre dentro das cadeas lóxicas de transporte. Teñen unha elevada importancia no comercio mundial de mercadorías xa que o transporte marítimo é un

modo de transporte que permite transportar grandes cantidades de mercadorías con seguridade e cun custo reducido.

Ademais de ser puntos de ruptura modal, é dicir, de partida e de chegada de mercadorías a través do transporte marítimo e dos modos de transporte terrestre, os portos son elementos catalizadores, que estimulan as actividades comerciais e económicas das súas zonas de influencia. É importante resaltar tamén que representan localizacións estratéxicas de gran interese para concentrar actividades de produción que aporten valor engadido, polo que moitas empresas e industrias se sitúan cerca dos portos para poder ser máis competitivas.

Ao longo da historia os portos foron evolucionando para adaptarse as necesidades dos seus usuarios (buques, mercadorías, conexións de transporte terrestre, loxística, etc.) e do seu entorno (relación porto-cidade, esixencias de tipo institucional, sociais e de sustentabilidade ambiental, etc.). Por outra banda, os avances en materia de construción de infraestruturas portuarias, e nas tecnoloxías de comunicación e control de procesos tamén foron factores importantes de evolución e progreso dos portos.

2. Concepto e funcións

2.1. Concepto

Son varias as definicións propostas para definir o que se entende por un porto e os diferentes elementos que o caracterizan. A continuación recóllense as que se consideran máis relevantes.

2.1.1 Definición da RAE

O dicionario da Real Academia Española (RAE) na súa última edición define un porto como: *«Lugar na costa ou nas beiras dun río que polas súas características, naturais ou artificiais, serve para que as embarcacións realicen operacións de carga e descarga, embarque e desembarco, etc».*

Nesta definición tívose en conta o transporte fluvial, e polo tanto a posibilidade de que un porto estea situado nas beiras dun río. Na definición proposta pola RAE na súa versión anterior, citada a continuación non se contemplaba esta cuestión: *«Lugar na costa, defendido dos ventos e disposto para a seguridade das naves e para as operacións de tráfico e armamento».* O transporte fluvial de mercadorías xoga un papel importantísimo a nivel mundial, e como proba diso están infraestruturas portuarias tan importantes como poden ser os portos de Rotterdam (un dos máis importantes do mundo), Londres, Hamburgo, etc.

2.1.2 Definición da Unión Europea

Pola súa banda, a Unión Europea define un porto como *«unha zona de terra e auga dotada dunhas obras e equipo que permitan principalmente a recepción*

de buques, a súa carga e descarga, e o almacenamento, recepción e entrega de mercadorías, así como o embarco e desembarco de pasaxeiros».

2.1.3 Definición da UNCTAD

Outra definición é a proposta pola United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) na que os portos se definen do seguinte xeito *«os portos son interfaces entre os distintos modos de transporte e son tipicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionais, comerciais e industriais onde as mercadorías non só están en tránsito, senón que tamén son manipuladas, manufacturadas e distribuídas. En efecto, os portos son sistemas multifuncionais, os cales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados na cadea loxística global. Un porto eficiente require non só infraestrutura, superestrutura e equipamento adecuado, senon tamén boas comunicacións e, especialmente, un equipo de xestión dedicado e cualificado e con man de obra motivada e entrenada».*

Esta definición é particularmente interesante e completa desde o punto de vista das actividades que se desenvolven nos portos e na referencia ao valor engadido que proporcionan ás mercadorías. Así mesmo, faise tamén referencia ás infraestruturas necesarias e á definición dun modelo de xestión que permita que a ruptura modal que sofren as mercadorías que pasan por un porto sexa o máis rápida, barata, segura e eficiente posible, conectándose eficazmente con outras redes de transporte.

2.1.4. Definición legal de porto marítimo

Pola súa banda, o Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante (TRLPEMM) aprobado polo RD Leg 2/2011 do 5 setembro, polo que se reordenan os portos comerciais pertencentes ao Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE), define un porto marítimo como: *«conxunto de espazos terrestres, augas marítimas e instalacións que, situado na ribeira da mar ou das rías, reúna condicións físicas, naturais ou artificiais e de organización que permitan a realización de operacións de tráfico portuario, e sexa autorizado para o desenvolvemento destas actividades pola Administración competente».*

Como se pode observar, a definición inclúe consideracións relativas a:

- Os espazos que compoñen un porto.
- A súa localización.
- As súas condicións de abrigo.
- A súa organización e a súa autorización para levar a cabo operacións de tráfico portuario.

Así mesmo, para que este conxunto de espazos poidan ser considerados un porto marítimo deben cumprir necesariamente unha serie de requisitos relacionados coas súas condicións físicas e a súa organización. Deben dispor dos seguintes elementos:

- a) *«Superficie de auga, de extensión non inferior a media hectárea, con condicións de abrigo e de profundidade adecuadas, naturais ou obtidas*

artificialmente, para o tipo de buques que haxan de utilizar o porto e para as operacións de tráfico marítimo que se pretendan realizar nel.»

- b) *«Zonas de fondeo, peiraos ou instalacións de atracada, que permitan a aproximación e amarre dos buques para realizar as súas operacións ou permanecer fondeados, amarrados ou atracados en condicións de seguridade adecuadas.»*
- c) *«Espazos para o depósito e almacenamento de mercadorías ou aveños.»*
- d) *«Infraestruturas terrestres e accesos adecuados ao seu tráfico que aseguren a súa ligazón coas principais redes de transporte.»*
- e) *«Medios e organización que permitan efectuar as operacións de tráfico portuario en condicións adecuadas de eficacia, rapidez, economía e seguridade.»*

A importancia dos portos no transporte intermodal obsérvase claramente na condición d), onde se esixen boas conexións cos modos de transporte terrestre para poder continuar co transporte das mercadorías desembarcadas cara ao seu destino final.

Tamén é importancia destacar que un porto debe permitir a realización das operacións de tráfico portuario en condicións de seguridade e eficiencia, considerándose como tales as seguintes: *«entrada, saída, ataque, desataque, estancia e reparación de buques en porto; operacións de transferencia (ou almacenamento temporal no espazo portuario) de mercadorías de calquera tipo, de pesca, de avituallamentos e de pasaxeiros ou tripulantes entre os buques e terra ou outros medios de transporte».*

Por último, considéranse *«instalacións portuarias as obras civís de infraestrutura, as de superestrutura e as de edificación, así como as instalacións mecánicas e redes técnicas de servizo construídas ou situadas no ámbito territorial dun porto e destinadas a realizar ou facilitar o tráfico portuario.»*

2.2. Funcións

En relación coa definición das funcións dun porto pódense adoptar dous puntos de vista: por unha banda estarían as actividades ás que se dedica o porto, nese caso estaríase a falar das funcións DO porto, e por outra banda estarían as actividades que é preciso que se leven a cabo nun porto para poder levar a cabo a súa misión en condicións de razoable eficiencia, seguridade, sostenibilidade e respecto ao medioambiente. Neste segundo caso estaríase a falar das funcións NO porto.

2.2.1. Funcións do porto

Os portos poden estar especializados nunha actividade específica ou dedicarse a diversas actividades. Estas actividades ou funcións do porto poden ser, entre outras, as seguintes:

- Actividades comerciais (portos comerciais).
- Servir de refuxio (portos refuxio).
- Construción naval.
- Actividades industriais.

- Actividades deportivas.
- Actividades pesqueiras.
- Actividades militares.

É moi común que os portos se dediquen a varias das anteriores funcións. Por exemplo, no caso do Porto de Ferrol, coexisten actividades de construción naval, comerciais, industriais, deportivas, pesqueiras, pasaxe, etc.

En relación coas actividades comerciais, o TRLPEMM establece que se poden considerar portos comerciais «os que en razón ás características do seu tráfico reúnen condicións técnicas, de seguridade e de control administrativo para que en eles se realicen actividades comerciais portuarias, entendendo por tales as operacións de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo e almacenamento de mercadorías de calquera tipo, en volume ou forma de presentación que xustifiquen o emprego de medios mecánicos ou instalacións especializadas»

Legalmente (segundo o TRLPEMM), non se consideran “strictu sensu” actividades comerciais portuarias as seguintes:

- «As operacións de descarga e manipulación de pesca fresca.»
- «As actividades portuarias relacionadas con buques pesqueiros, deportivos e militares.»
- «As operacións de carga e descarga que se efectúen de xeito manual.»
- «O emprego de instalacións, as operacións e servizos necesarios para estas actividades.»

Disto se deduce que non tódolos portos son portos comerciais tal e como os describe o TRLPEMM. Entre eles están, por exemplo: os portos pesqueiros, os portos deportivos, os portos militares e tamén os portos de refuxio.

2.1.2. Funcións NO porto

Para que as actividades que os portos funcionen axeitadamente baixo condicións de eficiencia, seguridade, sustentabilidade é preciso realizar no porto certas actividades que se denominan funcións NO porto. Estas actividades son de diverso tipo, algunhas teñen como finalidade regular e controlar as actividades portuarias (funcións reguladoras), outras están relacionadas coa xestión do espazo portuario (funcións de propietario do espazo) e outras coa propia prestación dos servizos portuarios (funcións operativas). Na actualidade, debe considerarse tamén unha cuarta función que é a de *Cluster Management*, fundamental nos portos modernos actuais.

2.1.2.1. Funcións reguladoras

Nos portos traballan moitos axentes, empresas ou institucións públicas realizando diversas actividades. Polo tanto, é preciso “regular” as condicións baixo as cales deben levarse a cabo as actividades portuarias. Isto realízase mediante diversos instrumentos de regulación en varios niveis:

- 1) As leis e disposicións de igual rango, tanto nacionais como rexionais.
- 2) Disposicións tamén de ámbito xeral pero de rango inferior.
- 3) A normativa elaborada e aprobada pola autoridade competente encargada da xestión do porto (regulamentos, ordenanzas e resolucións).

Por suposto, existe sempre nos portos unha autoridade competente que se encarga de controlar o cumprimento da normativa vixente mediante a realización de diversas actividades (Táboa 2.1). Posteriormente definirase cal é a autoridade competente nos portos do SPTE.

2.1.2.2. Funcións de propietario do espazo portuario

Estas funcións consisten na xestión por parte da autoridade competente do uso dos espazos portuarios existentes e a planificación, construción e conservación de infraestruturas relacionadas co porto (Táboa 2.2).

2.1.2.3. Funcións operativas

Enténdese por funcións operativas dun porto as accións destinadas á prestación dos servizos portuarios, que consisten nas actividades de prestación que sexan necesarias para a explotación dos portos dirixidas a facer posible a realización das operacións asociadas co tráfico marítimo, baixo condicións de seguridade, eficiencia, regularidade, continuidade e non discriminación. Na UD5 *Servizos prestados nos portos* trátase este tema en profundidade.

Táboa 2.1: Funcións de carácter regulador

Funcións	Descrición
Servizo de tráfico marítimo	• Axuda a navegación dos buques e o acceso ao porto • Ámbito interno dentro da zona de servizo do porto
Servizos de inspección	• Inspeccións de todo tipo realizadas polas autoridades competentes • Mercadorías: aduana, sanidade, medio ambiente • Seguridade en buques • Ameazas terroristas
Servizo de Policía Portuaria	• Mantemento da orde pública • Control de accesos terrestres e regulación do tráfico dentro do porto • Supervisión cumprimento normativa vixente sobre actividades portuarias • Comprobación de tenencia dos correspondentes permisos ou autorizacións • Colaboración cos corpos de seguridade
Supervisión da prestación de servizos	• Axuda a navegación dos buques e o acceso ao porto • Ámbito interno dentro da zona de servizo do porto
Servizos de emerxencia	• Intervención ante incidentes • Convenios con servizos de emerxencia (bombeiros, protección civil, etc.)

Táboa 2.2: Funcións de propietario do espazo portuario

Funcións	Descrición
Xestión do espazo portuario	• Xestión do uso dos espazos da zona de servizo e as infraestruturas • Definición dos usos máis adecuados nas diferentes zonas portuarias • Outorgamento de autorizacións ou concesións para actividades portuarias
Planificación portuaria	• Definición de estratexias de acción en relación aos tráfico marítimos • Planificación de infraestruturas e creación de novos espazos portuarios
Infraestruturas portuarias	• Elaboración de proxectos • Construción de infraestruturas e instalacións necesarias • Tarefas de mantemento e conservación de infraestruturas
Accesos marítimos e terrestres	• Deseño de accesos marítimos seguros para as tipoloxías de buque consideradas • Conexións coas redes de transporte terrestre de estradas e ferrocarrís
Promoción comercial do porto	• Liderar a promoción comercial do porto xunto as empresas que prestan servizos no mesmo • Promover a cooperación entre as diferentes empresas (asociacións)

2.1.2.4. Función de Cluster Manager

Adicionalmente, debe considerarse unha cuarta función, fundamental nos portos modernos actuais, a función de *Cluster Manager* que consiste en guiar e liderar as relacións entre a **Comunidade Portuaria** e os denominados Stakeholders (grupos de interese) dun porto. Este punto tratarase con maior detalle nos seguintes apartados da unidade.

3. A Comunidade Portuaria

A Comunidade Portuaria é o conxunto de entidades e axentes, públicos e privados, representativos da zona de influencia dun porto que teñen relación directa co desenvolvemento das actividades portuarias, ben porque teñen atribucións, funcións ou influencia nas mesmas.

Os servizos que se prestan nos portos teñen tres destinatarios: os buques, as mercadorías e o pasaxe, que serían os clientes do porto. Os buques e as mercadorías están representados respectivamente polo naviero (empresas navieiras) e os cargadores (ou como se verá a continuación, outros axentes que ostenten a súa representación; por exemplo, os consignatarios do buque ou da mercadoría, ou o capitán do buque), que serían en “strictu sensu” os clientes comerciais do porto.

Estes axentes forman parte da Comunidade Portuaria, sendo os que dan sentido a toda a actividade que se realiza nos portos.

Con todo, o traslado das mercadorías e o pasaxe entre os buques e as instalacións portuarias (e viceversa) require da intervención de moitos outros axentes responsables de actividades de diverso tipo e que se atopan relacionados entre sí. Estes axentes deben actuar conxuntamente de forma coordinada para facer posible que o tránsito polo porto das mercadorías e o pasaxe se realice de forma fluida en condicións legais e de seguridade adecuadas.

3.1 Axentes da Comunidade Portuaria

A continuación, preséntanse os axentes máis destacados da Comunidade Portuaria:

Aduana: Organismo Público encargado de controlar o tráfico internacional, rexistrando a entrada e saída de pasaxeiros e das mercadorías que se importan ou exportan (ou no caso dos países correspondentes a Unión Europea do territorio comunitario) e cobrar os dereitos de aduana e os impostos correspondentes, velando polo cumprimento da normativa legal de control monetario e económico. No caso de España, **é un organismo da Axencia Estatal de Administración Tributaria.**

Axente de aduanas: persoa física ou xurídica que representa legalmente ao importador y ao exportador e encárgase ante Aduanas e os Organismos Oficiais de Inspección dos trámites necesarios relacionados coa mercadoría.

Armador: persoa que se encarga de armar, equipar e pertrechar o buque, garantindo que está en condicións, tanto técnicas como xurídicas, de navegar. Pódese definir polo tanto como a persoa responsable da xestión técnico-náutica do buque, ostentando ou non a propiedade do mesmo.

Autoridade Portuaria: organismo responsable da xestión dun porto ou dun conxunto de portos. Encárgase das tarefas de construción e xestión das instalacións portuarias, e en certos modelos de xestión, tamén das operacións portuarias. Coordina e controla as actividades portuarias desenvolvidas polos operadores portuarios que traballan nos portos que xestionan.

Capitán do buque: persoa responsable da dirección técnica da navegación do buque. É a máxima autoridade a bordo, sendo o representante legal do navieiro ou empresa navieira no mesmo.

Capitanía Marítima: organismo responsable do tráfico marítimo e da entrada e saída de buques de augas de soberanía nacional. En España, son órganos periféricos da administración marítima, dependentes do Ministerio de Fomento a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante. As Capitanías Marítimas sitúanse en zonas onde exista un porto ou grupo de portos que desenvolvan un determinado nivel de actividades de navegación ou o requiran as condicións de tráfico, seguridade e protección marítima.

Capitán Marítimo: persoa que exerce a dirección, organización e control dos servizos que presta a Capitanía Marítima. O Capitán Marítimo (e en consecuencia a Capitanía Marítima) ten, entre outras, as funcións que se recollen na Táboa 3.1.

Táboa 3.1: Funcións dun Capitán Marítimo

Funcións
• Autorización ou prohibición de entrada e saída de buques de augas de soberanía nacional • Delimitación por razóns de seguridade marítima das zonas de fondeo e de manobra • Intervención na definición das condicións das canles de entrada e saída dos portos • Fixación dos criterios de manobras e atraque para buques que porten mercadorías perigosas • Dispoñibilidade dos servizos de practicaxe e remolque • Supervisión técnica de buques • Inspección das mercadorías a bordo dos buques • Toda función relacionada coa navegación e a seguridade marítima • Toda función relativa ao salvamento marítimo e a loita contra a contaminación do medio mariño

Consignatario do buque: persoa física ou xurídica que representa ao buque nun porto en nome do navieiro ou armador. Encárgase de todas as xestións necesarias relacionadas coa entrada, estadía e saída do buque (solicitudes e permisos, contratación de servizos, despacho do buque, pagamento de taxas, avituallamento, atención á tripulación, reparacións, etc.).

Consignatario da mercadoría: persoa física ou xurídica que ten a representación da mercadoría. Encárgase de realizar as xestións necesarias no porto e supervisar as diferentes operacións relacionadas coas mercadorías: despacho de aduanas, operacións de manipulación de mercadorías, transporte terrestre, etc.

Empresa estibadora: empresa encargada de levar a cabo as operacións portuarias relacionadas co servizo de manipulación de mercadorías (carga, descarga, manipulación, recepción e entrega).

Empresas responsables dos servizos técnico-náuticos: empresas que se encargan de prestar aos buques os servizos técnico-náuticos, entendidos como tales o servizo de practicaxe, o servizo de remolque portuario e o servizo de amarre e desamarre.

- **Prácticos:** asesoramento ao capitán do buque, para facilitar a entrada, a saída, e as manobras náuticas no interior dun porto, ou as manobras de fondeo do buque na zona específica destinada a tal fin. A persoa que presta este servizo é o **práctico**, profesionais mariños con formación práctica específica correspondente a zona portuaria en cuestión, acreditados mediante a superación de esixentes probas.
- **Remolcadores:** apoio aos buques mediante embarcacións deseñadas para ese propósito nas operacións náuticas relativas aos movementos deste, tanto na entrada e saída do porto como nas manobras de atraque e desatraque.
- **Amarradores:** apoio aos buques na operación de manobrar coas amarras do buque ata deixalas nos elementos dispostos nos peiraos para atracar o buque e que este quede fixo. Evidentemente, tamén prestan apoio nas operacións de desamarre.

Exportador: persoa natural ou xurídica que manda produtos nacionais ao estranxeiro de xeito legal para que sexan usados ou consumidos.

Importador: persoa natural ou xurídica que compra mercadorías ou contrata servizos no estranxeiro.

Navieiro ou empresa navieira: persoa ou empresa que presta servizos de transporte marítimo. Encárgase da xestión comercial dos buques. O TRLPEMM define o navieiro ou empresa navieira como a *«persoa física ou xurídica que, empregando buques mercantes propios ou alleos, se dedique á explotación dos mesmos, aínda cando non constitúa a súa actividade principal, baixo calquera modalidade admitida polos usos internacionais»*

Operador Ferroviario: empresa que se encarga da realización do transporte ferroviario mediante os medios móbiles necesarios. No caso da Unión Europea, na que o transporte ferroviario está liberalizado, os operadores ferroviarios requiren dunha licenza para operar na rede de infraestruturas ferroviarias do país correspondente, tendo que abonar un **canón por circular pola mesma ao organismo xestor** das mencionadas infraestruturas ferroviarias.

Operador loxístico: existen diversas definicións da figura do operador loxístico: a Lei De Ordenación dos Transportes Terrestres (9/2013) define aos operadores loxísticos como *«empresas especializadas en organizar, xestionar e controlar, por conta axena, as operacións de aprovisionamento, transporte, almacenaxe ou distribución de mercadorías que precisan os seus clientes no desenvolvemento da súa actividade empresarial. No exercicio da súa función, o operador loxístico poderá utilizar infraestruturas, tecnoloxía e medios propios ou alleos»*. Pola súa banda, a Organización Empresarial de Loxística e Transporte (UNO) define aos operadores loxísticos e de transporte como *«aquelas empresas que deseñan, organizan, xestionan e controlan os procesos dunha ou varias fases da cadea de subministración (aprovisionamiento, transporte, almacenamento, distribución, ensamblaxe, empaquetado, intermodalidade, etc.) empregando infraestruturas físicas, tecnoloxía e sistemas de información, propios ou alleos. O operador loxístico e de Transporte responde ante o seu cliente dos servizos acordados sendo o seu interlocutor directo»*.

Operador de Transporte Multimodal (OTM): Persoa física ou xurídica que asume a responsabilidade das condicións establecidas nun contrato de transporte multimodal (CTM) ofrecendo un servizo de transporte porta a porta.

Organismos Oficiais de Inspección: Organismos oficiais que realizan diferentes tarefas de inspección no proceso de exportación e importación de mercadorías para garantir que se cumpren as condicións requiridas de hixiene, sanitarias, comerciais e de seguridade. De acordo coa lexislación española e a comunitaria estes organismos serían:

- Capitanías Marítimas e as Autoridades Portuarias, presentadas anteriormente.
- Servizo Oficial de Inspección, Vixilancia e Regulación do Comercio Exterior (SOIVRE).
- Sanidade Exterior.
- Sanidade Animal e Sanidade Vexetal.

As funcións dos organismos presentados anteriormente recóllense na Táboa 3.2.

Provisionista: empresa encargada de proporcionar a un buque atracado nun porto os bens e servizos necesarios para que poida continuar coa navegación (combustible, lubricantes, víveres, pertrechos, etc.). Xeralmente, o consignatario do buque coordínase cos provisionistas para que o buque poida partir de novo canto antes.

Transitario: persoa física ou xurídica que actúa de intermediario entre o exportador e as empresas de transporte e se encarga de toda a loxística necesaria e a coordinación dos diferentes modos de transporte necesarios para realizar o transporte a escala internacional das mercadorías. Na actualidade, coa chegada do transporte multimodal, os transitarios convértense en certos casos en Operadores de Transporte Multimodal (OTM).

Táboa 3.2: Funcións de varios dos organismos oficiais de inspección

Organismos	Funcións
Servizo Oficial de Inspección, Vixilancia e Regulación do Comercio Exterior (SOIVRE)	• Inspección e control de calidade comercial no comercio internacional • Regulación e control do comercio de especies protexidas • Informar ás autoridades competentes das deficiencias atopadas nos produtos inspeccionados • Expedición de certificados e documentos derivados da súa actividade • Iniciar os expedientes sancionadores derivados da súa actividade • Outras funcións encomendadas polo ministerio correspondente
Sanidade Exterior	• Responsable do control sanitario aos produtos de comercio exterior destinados a uso e consumo humano • Control e vixilancia hixiénico-sanitaria en portos, aeroportos internacionais, fronteiras e medios de transporte internacional • Control e vixilancia das condicións hixiénicas e sanitarias do tráfico internacional de mercadorías (alimentos, menciñas, cosméticos, etc.) • Control e vixilancia sanitaria do tráfico internacional de persoas
Sanidade Animal	• Responsable dos controles veterinarios de animais e produtos de orixe animal (animais vivos, esperma e óvulos de animais, embrións, produtos de alimentación animal, menciñas veterinarias, etc.)
Sanidade Vexetal	• Responsable das inspeccións e controles fitosanitarios de vexetais, produtos vexetais e outros obxectos

Transportista Terrestre: persoa física ou xurídica, titular dunha autorización para prestar servizos de transporte terrestre.

3.2 Stakeholders

O termo “stakeholder” (Freeman, 1984) é **un termo inglés** que se emprega para referirse a aqueles (persoas ou entidades) que poden afectar ou poden verse afectados pola actividade dunha empresa. A súa tradución podería ser: grupos de interese. Estes grupos interesados, dun xeito ou outro, na actividade da empresa deben ser considerados como elementos fundamentais na toma de decisións na planificación estratéxica dos negocios, pois poden influír de forma positiva ou negativa en función de se as súas expectativas son satisfeitas ou non.

No caso dos portos, os stakeholders ou grupos de interese poderían ser, entre outros: os clientes (navieiros e cargadores), os empregados, os operadores de servizos, os provedores, a administración e organismos públicos relacionados coas actividades portuarias, a sociedade, outros portos, etc.

É moi importante identificar os grupos de interese, e analizar a capacidade que teñen cada un deles para influír na actividade portuaria (capacidade de impacto) e a capacidade das Autoridades Portuarias para atender as súas necesidades (calidade da xestión) nos aspectos máis relevantes para eles. Para iso é necesario manter unha relación fluída con todos eles e articular procedementos para obter información relativa a súa percepción e opinión sobre o porto e o seu funcionamento global.

Na Táboa 3.3 recóllese un exemplo de posibles grupos de interese que poden ser considerados nun porto e os aspectos relevantes a ter en conta en cada un deles.

Táboa 3.3: Grupos de interese (stakeholders)

Grupo de interese	Aspectos relevantes
Clientes	• Satisfacción co servizo recibido
Empregados	• Satisfacción do persoal • Estabilidade laboral • Igualdade de oportunidades • Desenvolvemento profesional
Operadores de servizos e terminais de mercadorías	• Oferta portuaria competitiva • Servizos de calidade
Provedores	• Transparencia na contratación • Pagos a curto prazo
Administración e organismos públicos	• Coordinación e colaboración de actuacións
Outros portos e organismos xestores do sistema portuario	• Coordinación de actuacións • Obtención de sinerxías
Aliados	• Obtención de sinerxías • Oportunidades de negocio
Sociedade	• Desenvolvemento económico da zona • Respecto polo ambiente • Apoio a iniciativas sociais

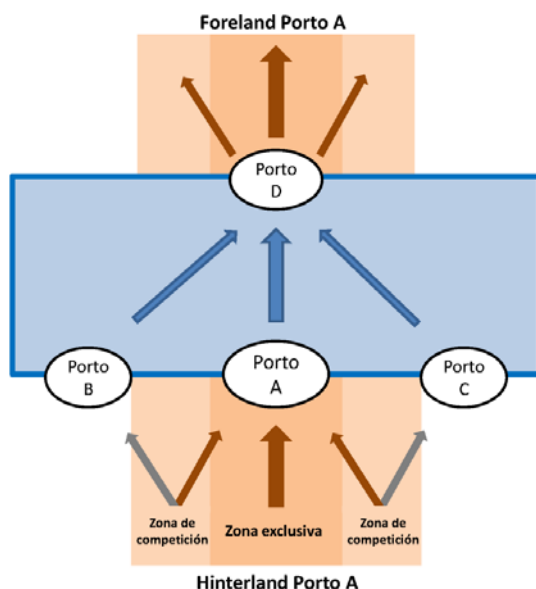
4. Zonas de influencia

Este apartado pode enfocarse dende o punto de vista económico ou dende o punto de vista da explotación do porto. No primeiro caso, débese facer mención ás zonas do territorio influenciadas economicamente pola actividade do porto, o que se coñece como *hinterland* e *foreland* dun porto. No segundo caso, estaríase falando das zonas do porto onde se realizan as diferentes actividades portuarias, o que se coñece como zona de servizo do porto.

4.1. Nivel económico

O *hinterland* dun porto é a rexión interna situada detrás do porto de onde proceden as mercadorías que se cargan no porto (exportacións) onde se distribúen as mercadorías que se descargan no porto (importacións). O termo provén do idioma alemán e significa literalmente “terra posterior” dunha cidade, un porto, etc. O *foreland* son as rexións complementarias dun porto, conectadas con este por vía marítima, de onde se atraen as mercadorías descargadas no porto (importacións) e se distribúen as mercadorías cargadas no porto (exportacións). A continuación na figura 4.1 se explican graficamente ambos conceptos.

Figura 4.1: Hinterland e foreland dun porto



Como se pode deducir do esquema da Figura 4.1 os portos que se atopan a unha distancia relativamente curta poden (e soen) competir por atraer mercadorías nas

súas rexións de influencia pois teñen *hinterlands* que poden chegar a solaparse entre si. Con todo, un determinado porto pódese diferenciar doutros debido á especialización para mover determinadas mercadorías ou polas boas condicións que ofrece (abrigo, infraestruturas,...), conseguindo fidelizar ou cativar certas mercadorías procedentes de certas rexións, industrias e fábricas específicas.

O coñecemento destas dúas rexións, *hinterland* e *foreland*, é fundamental para un porto de cara a establecer estratexias comerciais, de infraestruturas e superestruturas que lle permitan conservar os tráfico actuais e captar tráfico novos.

4.2. Nivel explotación

Para delimitar o espazo territorial pertencente a cada porto o TRLPMM define o que se coñece como Zona de Servizo do porto. Esta zona inclúe os espazos de terra e auga necesarios para o correcto desenvolvemento das actividades portuarias, espazos de reserva que garantan a posibilidade de futuros desenvolvementos, e outros espazos que poidan destinarse a actividades vinculadas á interacción porto-cidade.

O espazo de auga da Zona de Servizo comprende as superficies de auga e dársenas onde se realizan as operacións portuarias, onde se prestan os servizos técnico-náuticos, e onde se realizan actividades de construción, reparación e despedazamento de buques. Tamén inclúe as superficies de atraque, reviro e manobra dos buques e embarcacións, as canles de acceso e navegación, as zonas de espera e fondeo, e os espazos de reserva necesarios para futuras ampliacións do porto.

O espazo de auga da Zona de Servizo subdivídese en dúas zonas:

- a) **Zona I (interior das augas portuarias)** formada polos espazos de auga abrigados de xeito natural ou mediante obras de abrigo artificiais.
- b) **Zona II (exterior das augas portuarias)** formada polo espazos de auga non abrigados.

5. Clasificación dos portos

Os portos pódense clasificar atendendo a diversos criterios. Neste apartado recóllense varias clasificacións que se consideran de interese.

5.1. Clasificación de acordo a súa función

Esta primeira clasificación esta directamente relacionada coas funcións DO porto comentadas anteriormente. Deste xeito pódense clasificar os portos en:

- Portos comerciais
- Portos industriais
- Portos pesqueiros
- Portos de refuxio
- Portos de pasaxeiros
- Portos militares
- Portos deportivos

Nos dous primeiros casos, os portos comerciais e industriais, pódese facer unha nova clasificación nun segundo nivel tendo en conta o tipo de mercadoría que se manipula: petroleiros, de graneis, mercadoría xeral, etc. Con todo, esta segunda clasificación é difícil de aplicar a nivel práctico, debido a coexistencia de diferentes terminais especializadas nun tipo de mercadoría concreto no mesmo porto polo que moitos portos se poden considerar como portos “mixtos”.

5.2. Clasificación física

Xeralmente, atendendo ás características físicas os portos clasifícanse en naturais **ou** artificiais, dependendo do xeito de obter abrigo, de xeito natural mediante accidentes xeográficos ou de xeito artificial mediante obras de abrigo construídas a tal efecto.

Outra clasificación ten en conta se o porto está localizado na costa ou nunha vía fluvial navegable e tamén a influencia da marea, neste caso os portos poden ser marítimos, fluviais **ou** marítimo-fluviais (afectados pola marea). Por último, dependendo de se o porto conta ou non con esclusas para controlar o nivel de auga nas súas dársenas, os portos pódense clasificar en portos con ou sen esclusas.

Unha clasificación que integra os aspectos anteriores é a proposta pola National Geospatial-Intelligence Agency do Goberno dos Estados Unidos de América, que clasifica os portos nas seguintes oito tipoloxías.

- **Tipo A – Porto costeiro natural:** a protección do vento e do mar débese a algún accidente xeográfico, unha illa, un cabo, un arrecife ou algún outro tipo de protección natural. Exemplos: porto interior de Ferrol, Pasaia, Kingston (Xamaica).
- **Tipo B – Porto costeiro con obra de abrigo:** as instalacións portuarias situadas na costa están protexidas por unha obra de abrigo artificial que complementa unha insuficiente protección natural. Exemplos: porto exterior de Ferrol, porto exterior e interior de A Coruña, Barcelona, Tarragona.
- **Tipo C – Porto costeiro con esclusas:** porto costeiro no que mediante esclusas, comportas ou outros dispositivos análogos de carácter mecánico garántese un nivel de auga interior suficiente para permitir a flotación dos buques independentemente do estado da marea. Exemplos: La Rochelle (Francia), Bombay (India)
- **Tipo D – Porto fluvial natural:** porto similar ao anterior pero situado nas marxes dun río. As instalacións portuarias consisten en peiraos situados ao longo das marxes do río ou pantaláns. Exemplos: Lisboa (Portugal), Manaus (Brasil)
- **Tipo E – Porto fluvial con dársenas:** porto situado ao longo dun río con dársenas escavadas nas súas marxes en dirección oblicua a do río. Exemplos: Bremen (Alemaña), Bilbao.
- **Tipo F – Porto fluvial con esclusas:** porto fluvial no que garante o nivel de auga interior mediante esclusas, comportas ou outros dispositivos análogos de carácter mecánico. Exemplos: Sevilla, Bremerhaven (Alemaña),

- **Tipo G – Porto en canle ou lago:** Porto situado ao longo dunha canle canal ou lago conectado co mar mediante unha vía navegable. Exemplos: Bruxas (Bélxica), Caen (Francia).
- **Tipo H- Porto en mar aberto ou cargadeiros libres:** porto que carece de defensas contra os ventos e o mar.

5.3. Clasificación en función do seu nivel de desenvolvemento

Tendo en conta o nivel de desenvolvemento dos portos en diversos aspectos, a UNCTAD estableceu unha clasificación dos portos distinguindo diferentes xeracións. Inicialmente, nos anos 90 consideráronse tres xeracións pero hoxe en día xa se considera unha cuarta.

Os portos de primeira xeración son os que presentan un menor desenvolvemento dos seus servizos, ofrecendo basicamente os servizos portuarios tradicionais de carga, descarga e almacenamento de mercadoría, e algún servizo puntual de axuda a navegación. Serven exclusivamente de punto de conexión na cadea de transporte entre o modo marítimo e o modo terrestre. Representan a estrutura habitual nos portos antes dos anos 60, existindo aínda na actualidade exemplos en países en vías de desenvolvemento. Moven principalmente mercadoría xeral, existindo unha baixa especialización dos peiraos.

As diferentes actividades portuarias, carentes en xeral de valor engadido, realízanse de xeito independente con escasa coordinación entre as mesmas. A política de desenvolvemento do porto é conservadora ou pasiva: non existe preocupación polo buque ou a mercadoría fora das súas instalacións, a cooperación entre os diferentes axentes: empresas portuarios, administracións, municipios, etc. é baixa ou nula. Tampouco se establecen estratexias de tipo comercial para o fomento das actividades no porto, etc.

Os portos de segunda xeración xorden como consecuencia da introdución das economías de escala no transporte marítimo a partir dos anos 60 e dunha visión moito máis ampla das funcións dos portos por parte da Administración. Ademais dos servizos portuarios tradicionais, os portos comezan a ofrecer servizos industriais e comerciais de maior valor engadido para as mercadorías e os buques, de modo que os portos non sexan só un nodo da cadea loxística de transporte onde se produce a ruptura do modo marítimo a outro terrestre, ou aéreo nalgúns casos. Aparecen políticas e estratexias de desenvolvemento moito máis amplas e comeza a desenvolverse unha preocupación pola sensibilidade comercial. A relación e colaboración entre os diferentes axentes é moito máis estreita, existindo unha maior integración das súas actividades. Os peiraos comezan a especializarse por tráfico, especialmente no caso de graneis líquidos e sólidos).

Os portos de terceira xeración aparecen na década dos 80 como resposta ás necesidades do comercio internacional onde o transporte de mercadoría aunitarizada (fundamentalmente mediante contedores) e a intermodalidade son dous factores chave. Aparece unha alta especialización das terminais con dedicación exclusiva a diferentes mercadorías que se esforzan en atraer e conservar

os tráficos. Grazas a unha visión moito máis ampla en relación coa explotación e o desenvolvemento portuario, os portos convértense en plataformas comerciais e en centros de transporte intermodal, onde se ofertan ademais dos servizos portuarios tradicionais, servizos industriais e ambientais, servizos administrativos e comerciais, servizos loxísticos e de distribución, etc. Empezan a desenvolverse estratexias para promover Zonas de Actividades Loxísticas (ZALES) e portos secos. Incrementáase a colaboración e integración entre stakeholders, axentes, administracións, municipios, etc., aparecendo unha Comunidade Portuaria ou Comunidade Loxístico-Portuaria forte e cohesionada. Existe unha relación moito máis estreita coa cidade onde se sitúa o porto, traballando en conxunto para acadar un desenvolvemento mutuo que beneficie a ambos, cidade e porto.

A seguinte fase estaría formada polos portos de cuarta xeración coñecidos tamén como portos en rede, onde diversos portos, centros intermodais e plataformas loxísticas intégranse nunha rede de transporte intermodal, grazas á existencia dun gran operador portuario ou ao esforzo das propias Administracións portuarias. Estas redes caracterízanse por ter unha unidade comercial e de xestión, estratexias de crecemento comúns, sistemas informáticos compartidos, etc.

5.4. Clasificación de acordo ao modo de paso da mercadoría

En relación ao que sucede coa mercadoría unha vez que chega ao porto pódense diferenciar dous casos. Se as mercadorías son distribuídas polo *hinterland* do porto estaríase a falar dun porto tipo GATEWAY (Figura 5.1), que serve de punto de entrada e de saída da mercadoría dunha rexión concreta. Estes portos caracterízanse por ter un *hinterland* importante que xera grandes volumes de tráfico.

Figura 5.1 Porto tipo GATEWAY



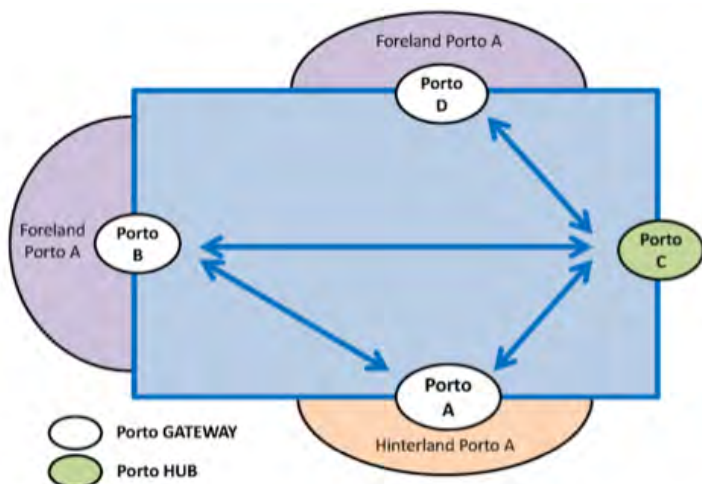
En cambio, se as mercadorías que chegan ao porto, en lugar de distribuírse polo *hinterland* dese porto, se mandan a outros portos despois de facer operacións de concentración e redistribución das cargas estaríase ante un porto de transbordo tipo HUB ou porto de distribución (Figuras 5.2 e 5.3). Este tipo de portos xorden fundamentalmente co transporte de contedores. Sitúanse en localizacións estratéxicas cerca das principais rutas marítimas internacionais, e soen contar con grandes superficies para o depósito e manipulación das cargas.

Figura 5.2: Porto tipo HUB



O porto HUB máis importante de España é o porto de Alxeciras centrado fundamentalmente no tráfico de contedores. No ano 2013 moveu un total de 4.35 millóns de TEUs (esta é a unidade de medida que se emprega no tráfico de contedores que representa un contedor de 20 pés de lonxitude: Twenty-foot Equivalent Unit). Debido a súa situación, no estreito de Xibraltar, o porto de Alxeciras é un punto de paso de varias rutas principais de comercio internacional, a que une Asia con América e Europa pasando polo mar Mediterráneo, e a que une África e Europa polo océano Atlántico.

Figura 5.3 Posibles relacións entre portos GATEWAY e HUB



6. Propiedade e xestión dos portos

6.1. Propiedade dos portos

Existen diversos modelos de propiedade e xestión dos portos. Dende o punto de vista da propiedade os portos poden ser de titularidade pública ou privada. En xeral, os portos soen ser de titularidade pública, podendo depender a nivel administrativo do goberno central do estado, dun goberno federal, rexional ou autonómico, ou incluso do municipio no que estean situadas as súas instalacións. O nivel administrativo depende moito da tradición portuaria dos distintos países.

6.2. Modelos de xestión portuaria

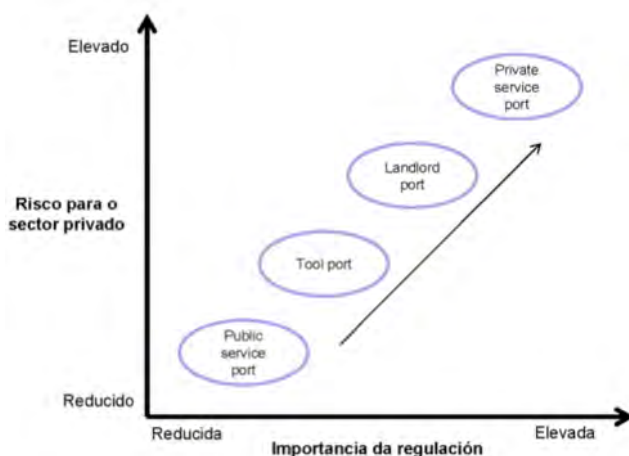
En relación coa xestión do porto, esta pode levarse a cabo directamente polo titular do mesmo (independentemente do nivel da administración) ou mediante un organismo xestor público ou privado, que se soe denominar Autoridade Portuaria

ou Port Authority ao que se lle encarga esa tarefa, sendo este último caso o máis estendido. Unha Autoridade Portuaria pode ser responsable da xestión de varios portos como acontece en España ou en Estados Unidos.

A continuación preséntanse varios modelos de xestión portuaria. A diferenza entre eles radica no grao de participación pública e privada en diferentes aspectos relacionados coa propiedade e a xestión das actividades portuarias. De xeito simplificado, pódense considerar para diferenciar os distintos modelos os seguintes aspectos: propiedade e xestión dos terreos portuarios (infraestrutura), propiedade e xestión das instalacións e equipamentos portuarios (superestrutura), a xestión e prestación dos servizos portuarios e outras funcións. Atendendo a estes criterios pódense distinguir as seguintes categorías (Táboa 6.1): *public service port*, *tool port*, *landlord port* and *private service port*. Os dous primeiros modelos (*public service port* e *tool port*) teñen un carácter público onde priman os intereses xerais. O modelo *landlord port* ten un carácter mixto, buscando un equilibrio entre os intereses xerais e os intereses privados, buscando a eficiencia das operacións sen esquecer o control e fortalecemento do sector público que redunde nun desenvolvemento económico e social da rexión onde se sitúe o porto. Por último, o *private service port* **céntrase exclusivamente** nos intereses privados nunha economía de libre mercado.

A medida que se incrementa a participación privada mediante importantes investimentos, o risco para o sector privado aumenta. Isto implica tamén a necesidade dunha maior regulación e control por parte das Autoridades Portuarias das actividades que realiza o sector privado (Figura 6.1) para garantir e defender os intereses xerais nun marco de desenvolvemento socioeconómico sustentable.

Figura 6.1 Risco do sector privado e importancia da regulación nos diferentes modelos de xestión portuaria (Adaptado de World Bank 2007)



Táboa 6.1. Modelos de xestión portuaria (World Bank 2007)

Modelo portuario	Aspecto			
	Infraestrutura	Superestrutura	Servizos portuarios	Outras funcións
Public service port	Público	Público	Público	Maioría público
Tool port	Público	Público	Privado	Público/privado
Landlord port	Público	Privado	Privado	Público/privado
Private service port	Privado	Privado	Privado	Maioría público

6.2.1. Public service port

Esta categoría caracterízase por englobar modelos portuarios cun carácter predominantemente público onde tanto a infraestrutura como a superestrutura son de propiedade e xestión pública e o organismo xestor (Autoridade Portuaria) correspondente encárgase de prestar todos os servizos necesarios para o correcto funcionamento do porto cos seus propios medios materiais e humanos. Neste modelo, o porto depende directamente do goberno a través do Ministerio correspondente, e os seus orzamentos dependen do orzamento xeral do Estado correspondente.

O número de portos que se seguen xestionando mediante este modelo é reducido, moitos deles están nunha fase de transición cara a outros modelos, principalmente o modelo Landlord. Con todo, quedan aínda algúns portos nos países en desenvolvemento que manteñen este modelo. Na Táboa 6.2 recóllense as fortalezas e debilidades apreciadas neste modelo.

Táboa 6.2. Fortalezas e debilidades do modelo Public service port (World Bank 2007)

Public service port	
Fortalezas	Debilidades
Responsable único da superestrutura e o servizo de manipulación de mercadorías	• Non existe participación da iniciativa privada no servizo de manipulación de mercadorías • Escasa capacidade para a resolución de conflitos laborais • Non existe competencia na prestación dos servizos • Dependencia dos orzamentos do goberno • Xestión non orientada ao mercado e a creación de valor engadido para o cliente • Escasa innovación • Escaso acceso a fondos públicos para infraestrutura básica

6.2.2. Tool port

Neste caso, a propiedade e a xestión da infraestrutura e a superestrutura segue sendo maioritariamente pública. A Autoridade Portuaria ten a propiedade e xestiona a infraestrutura e a superestrutura, incluíndo os equipos de manipulación de mercadorías, que son operados xeralmente por persoal propio. As empresas privadas poden tamén operar os equipos da Autoridade Portuaria ou contar cos seus propios equipos que operan co seu persoal.

Este modelo é unha opción de transición atractiva para que as empresas privadas adquiran un maior grado de confianza de cara a unha transformación a un modelo portuario tipo *Landlord port*.

Táboa 6.3. Fortalezas e debilidades do modelo Tool port (World Bank 2007)

Tool port	
Fortalezas	Debilidades
Investimentos en infraestrutura e equipamento portuario dependente do sector público, evitando duplicacións de instalacións portuarias	• Situacións de conflito entre a AP e as empresas privadas derivadas da prestación conxunta de servizos portuarios • Os operadores privados non teñen a propiedade dos equipos de manipulación máis importantes, se limitan a funcionar como asociacións de traballadores, no crean empresas potentes que se dediquen á actividade portuaria • Risco de investimento insuficiente • Escasa innovación

6.2.3. Landlord port

Este modelo presenta una orientación mixta público-privada, sendo o máis estendido a nivel mundial na actualidade en portos grandes e medianos. A Autoridade Portuaria, propietaria da infraestrutura, actúa como organismo regulador da actividade portuaria e xestor dos espazos portuarios (Dominio Público Portuario no caso de España) que se arrendan a operadores privados que se encargan das operacións portuarias, especialmente a carga e descarga. A cambio, a Autoridade Portuaria recibe unha retribución económica por permitir ás empresas privadas empregar ese espazo público para desenvolver as súas actividades.

As empresas privadas encárganse de investir na súa propia superestrutura e equipos de manipulación que poden ser operados polo seu propio persoal, ou mediante persoal procedente de sociedades de traballadores portuarios que se encargan destas actividades portuarias nun porto específico.

6.2.3.1. Landlord port avanzado

Dependendo do grado de implicación da Autoridade Portuaria na xestión do porto existen diversas variantes do modelo *Landlord*. A Autoridade Portuaria pode limitarse a cumprir as funcións de carácter regulador e de propietario dos espazos portuarios (apartado 2.2) ou pode, como sucede cada vez máis nos portos modernos, desenvolver a función de *Cluster Manager*, guiando e liderando as relacións entre a

Comunidade Portuaria e os stakeholders, co obxectivo de integrar os intereses de todos e conseguir que todos cooperen para acadar obxectivos comerciais, sociais e ambientais comúns. Liderando o Cluster portuario, e na busca de melloras nos servizos que ofrece aos seus clientes, o porto actúa como promotor, dinamizador, facilitador, coordinador, etc. da actividade económica da zona, contribuíndo a mellora da súa competitividade empresarial e a sustentabilidade social e ambiental.

Táboa 6.4. Fortalezas e debilidades do modelo Landlord port (World Bank 2007)

Landlord port	
Fortalezas	Debilidades
• As operacións de manipulación de mercadorías están controladas por unha única entidade que as presta cos seus propios equipos. • Os operadores das terminais se involucran máis co porto, abertos a facer os investimentos necesarios, debido aos contratos de longa duración que os compromete. • Operadores privados teñen máis flexibilidade para adaptarse as necesidades do mercado	• Risco de sobredimensionamento debido ás presións dos operadores privados • Risco a hora de seleccionar adecuadamente o momento de facer ampliacións de capacidade

6.2.4. Private port

Neste modelo a participación pública redúcese ao máximo. A iniciativa privada, ademais de ter e xestionar a superestrutura e os equipos de manipulación, ten a propiedade dos espazos portuarios, é dicir, da infraestrutura. A función reguladora pode ser levada a cabo pola Administración ou ter sido transferida tamén ao sector privado.

Táboa 6.5. Fortalezas e debilidades do modelo Private service port (World Bank 2007)

Private service port	
Fortalezas	Debilidades
• Flexibilidade total respecto a investimentos e operacións portuarias • Permite orientar ás necesidades do mercado o desenvolvemento do porto e a política de taxas • Non existen interferencias gobernamentais • Obtención por parte do sector privado de altos prezos de venda dos terreos portuarios • Localización estratéxica para as actividades empresariais	• Necesidade de organismos de regulación para controlar a aparición de monopolios portuarios • Perdida de capacidade por parte da administración para o desenvolvemento de políticas económicas a longo prazo • Elevado desembolso económico por parte da administración para recuperar os terreos portuarios • Risco elevado de especulación cos terreos portuarios

Na Táboa 6.6 recóllese a modo de resume a distribución das responsabilidades nos diferentes modelos en función das diferentes actividades portuarias consideradas.

Táboa 6.6. Distribución da responsabilidade pública e privada nos diferentes modelos de xestión portuaria (World Bank 2007)

Aspecto	Modelo de xestión portuaria			
	Public service port	Tool port	Landlord port	Private service port
Administración do porto	Público	Público	Público	Privado
Xestión náutica	Público	Público	Público	Privado
Infraestrutura náutica	Público	Público	Público	Privado
Infraestrutura portuaria	Público	Público	Público	Privado
Superestrutura (equipos)	Público	Público	Privado	Privado
Superestrutura (edificios)	Público	Público	Privado	Privado
Manipulación de carga	Público	Privado	Privado	Privado
Practicaxe	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado
Remolque	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado	Privado
Amarre e desamarre	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado	Privado
Dragado	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado
Outras funcións	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado	Público/ privado

7. Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE)

7.1. Estrutura do SPTE

O Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE) español está composto actualmente por 46 portos comerciais de interese xeral xestionados por un total de 28 Autoridades Portuarias. O seu funcionamento está coordinado e supervisado polo Organismo Público Portos do Estado, adscrito ao Ministerio de Fomento. O TRLPEMM establece que deben ser considerados como portos de interese xeral aqueles que reúnan algunha das seguintes características:

- Que se leven a cabo neles actividades comerciais marítimas internacionais.

- Que a súa zona de influencia comercial afecte de xeito relevante a máis dunha Comunidade Autónoma.
- Que sirvan a industrias ou establecementos de importancia estratéxica para a economía nacional.
- Que o volume anual e as características das súas actividades comerciais marítimas alcancen niveis suficientemente relevantes ou respondan a necesidades esenciais da actividade económica xeral do Estado.
- Que polas súas especiais condicións técnicas ou xeográficas constitúan elementos esenciais para a seguridade do tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

Na seguinte táboa (Táboa 7.1) enuméranse os portos que actualmente están considerados legalmente como portos de interese xeral e as Comunidades Autónomas nas que están localizados.

Táboa 7.1: Portos de interese xeral do Estado

Comunidade Autónoma	Portos
Andalucía	Huelva; Sevilla e a súa ría; Cádiz e a súa bahía (inclúe o Porto de Santa María, o da zona franca de Cádiz, Porto Real, el Bajo de la Cabezuela e Porto Sherry); Tarifa; Bahía de Algeciras; Málaga; Motril; Almería; Carboneras.
Asturias	Gijón-Musel; Avilés
Canarias	Arrecife; Puerto Rosario; Las Palmas (incluído o de Salinetas e o de Arinaga); Santa Cruz de Tenerife (incluído o de Granadilla); Los Cristianos; La Hondura; San Sebastián de la Gome- ra; Santa Cruz de la Palma; la Estaca.
Cantabria	Santander
Cataluña	Tarragona; Barcelona
Ceuta y Melilla	Ceuta; Melilla.
Comunidade Valenciana	Alicante; Gandía; Valencia; Sagunto; Castellón.
Galicia	San Cibrao; Ferrol e a súa ría; A Coruña; Villagarcía de Arosa e a súa ría; Marín e a ría de Pontevedra; Vigo e a súa ría.
Illas Baleares	Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina.
Murcia	Cartagena (incluída a dársena de Escombreras)
País Vasco	Pasaia; Bilbao.

7.2.1 O Organismo Público Portos do Estado

O Organismo Público Portos do Estado, a partir de agora simplemente Portos do Estado (www.puertos.es), é un ente de dereito público, con personalidade xurídica propia e patrimonio propio, adscrito ao Ministerio de Fomento. Actualmente, Portos do Estado ten atribuídas legalmente as competencias que se enumeran a continuación:

- A execución da política portuaria do Goberno e a coordinación e control da eficiencia do sistema portuario de titularidade estatal.
- A coordinación xeral cos diferentes órganos da Administración Xeral do Estado que establecen controles nos espazos portuarios e cos modos de transporte no ámbito de competencia estatal, dende o punto de vista da actividade portuaria.
- A formación, a promoción da investigación e o desenvolvemento tecnolóxico en materias vinculadas coa economía, xestión, loxística e enxeñaría portuaria e outras relacionadas coa actividade que se realiza nos portos, así como o desenvolvemento de sistemas de medida e técnicas operacionais en oceanografía e climatoloxía mariñas necesarios para o deseño, explotación e xestión das áreas e das infraestruturas portuarias.
- A planificación, coordinación e control do sistema de sinalización marítima español, e o fomento da formación, a investigación e o desenvolvemento tecnolóxico nestas materias.

Para levar a cabo as súas funcións, Portos do Estado conta cun Presidente e un Consello Reitor como órganos de goberno e administración, asistidos por un Consello Consultivo.

7.2.1.1 O Consello Reitor de Portos do Estado

O Consello Reitor está presidido polo propio Presidente de Portos do Estado e componse ademais por un determinado número de membros, mínimo 12 e máximo 15, designados polo Ministro de Fomento cunha duración do cargo de 4 anos renovables.

- Conferir e revogar poderes xerais ou especiais a determinadas persoas tanto físicas como xurídicas.
- Aprobar a organización de Portos do Estado, modificacións, normas internas e disposicións necesarias para a súa xestión.
- Establecer as regras de funcionamento do Consello Reitor, o seu réxime económico e as funcións do Secretario do Consello.
- Acordar os orzamentos de explotación e de capital, así como o programa de actuación plurianual.
- Aprobar as contas anuais
- Autorizar os investimentos e operacións financeiras (incluídas a constitución e participación en sociedades mercantís).

- Aprobar os acordos, pactos, convenios e contratos da súa competencia.
- Acordar o exercicio das accións legais correspondentes en defensa dos intereses de Portos do Estado.
- Realizar actos de xestión, disposición e administración do seu patrimonio.
- Declarar non necesarios aqueles bens de dominio público que non se precisen para o cumprimento dos fins de Portos do Estado, previamente á súa desafección polo Ministerio de Fomento.

7.2.1.2 O Presidente de Portos do Estado

O Presidente de Portos do Estado, que á súa vez o é tamén do Consello Reitor, é nomeado polo Goberno do Estado mediante Real Decreto, previa proposta do Ministro de Fomento. As súas funcións son as seguintes:

- Representación permanente de Portos do estado e do Consello Reitor.
- Convocar e dirixir as reunións do Consello Reitor.
- Dirixir, controlar e administrar Portos do Estado e os seus servizos.
- Velar polo cumprimento das normas e a execución dos acordos do Consello.
- Presentar ao Consello os anteproxectos de orzamentos e contas anuais.
- Ordenar pagos e dispoñer gastos.
- Propoñer ao Consello os obxectivos do conxunto do SPTE.
- Tomar as decisións oportunas nas cuestións non reservadas ao Consello
- Exercer as facultades delegadas polo Consello

7.2.1.3 O Consello Consultivo de Portos do Estado

O Consello Consultivo é un órgano de asistencia de Portos do Estado formado polo Presidente de Portos do Estado e por un representante de cada unha das Autoridades Portuarias que xestionan os portos do SPTE. O representante de cada Autoridade Portuaria é o Presidente do correspondente Consello de Administración (órgano de xestión e goberno das Autoridades Portuarias como se verá a continuación), salvo que sexa substituído por outra persoa designada para tal fin.

7.2.2 Autoridades Portuarias

As Autoridades Portuarias son Organismos Públicos, con personalidade xurídica propia e patrimonio propio, así como plena capacidade para obrar. Dependen do Ministerio de Fomento a través de Portos do Estado. Actualmente, teñen atribuídas legalmente as seguintes competencias:

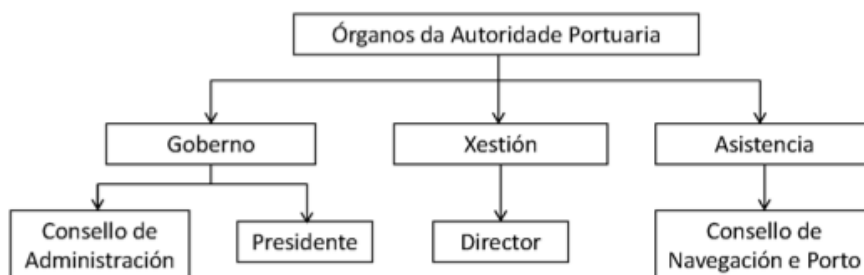
- A prestación dos servizos xerais, así como a xestión e control dos servizos portuarios para lograr que se desenvolvan en condicións óptimas de eficacia, economía produtividade e seguridades, sen prexuízo da competencia doutros organismos.

- A ordenación da zona de servizo do porto e dos usos portuarios, en coordinación coas Administracións competentes en materia de ordenación del territorio e urbanismo.
- A planificación, proxecto, construción, conservación e explotación das obras e servizos do porto, e o das sinais marítimas que teñan encomendadas.
- A xestión do dominio público portuario e das sinais marítimas que lle sexa adscrito.
- A optimización da xestión económica e da rendibilidade do patrimonio e dos recursos que teñan asignados.
- O fomento das actividades industriais e comerciais relacionadas co tráfico marítimo o portuario.
- A coordinación das operacións dos distintos modos de transporte no espazo portuario.
- A ordenación e coordinación do tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre

As Autoridades Portuarias contan con varios órganos para levar a cabo as súas funcións (Figura 7.1):

- Consello de Administración e Presidente (órganos de goberno).
- Director (órgano de xestión).
- Consello de Navegación e Porto (órgano de asistencia).

Figura 7.1: Órganos da Autoridade Portuaria



Na Táboa 7.2 enuméranse as Autoridades Portuarias que compoñen actualmente o SPTE de acordo co TRLPEMM, e os portos que xestiona cada unha delas.

Táboa 7.2: Autoridades Portuarias e portos da súa competencia

Autoridade Portuaria	Portos
A Coruña	A Coruña
Alicante	Alicante
Almería	Almería, Carboneras
Avilés	Avilés
Bahía de Algeciras	Bahía de Algeciras, Tarifa
Bahía de Cádiz	Cádiz e a súa bahía (inclúe o Porto de Santa María, o da zona franca de Cádiz, Porto Real, el Bajo de la Cabezuela e Porto Sherry)
Balears	Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina
Barcelona	Barcelona
Bilbao	Bilbao
Cartagena	Cartagena (inclúe a dársena de Escombreras)
Castellón	Castellón
Ceuta	Ceuta
Ferrol-San Cibrao	Ferrol e a súa ría, San Cibrao
Gijón	Gijón-Musel
Huelva	Huelva
Las Palmas	Arrecife, Porto Rosario, Las Palmas (inclúe o de Salinetas e o de Arinaga)
Málaga	Málaga
Marín e Ría de Pontevedra	Marín e Ría de Pontevedra
Melilla	Melilla
Motril	Motril
Pasaia	Pasaia
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife (inclúe Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, S. Sebastián de La Gomera, Santa Cruz de la Palma, La Estaca,
Santander	Santander
Sevilla	Sevilla e a súa ría
Tarragona	Tarragona
Valencia	Gandía, Sagunto, Valencia
Vigo	Vigo e a súa ría
Vilagarcía de Arousa	Vilagarcía de Arousa e a súa ría

7.2.2.1 O Consello de Administración da Autoridade Portuaria

O Consello de Administración está composto polo Presidente da Autoridade Portuaria (que será tamén o Presidente do Consello), un membro nato que será o Capitán Marítimo, e un número determinado de vogais, mínimo 10 e máximo 13 (excepto para as Illas Canarias e Baleares que teñen un máximo de 16) designados polas Comunidades Autónomas ou Cidades Autónomas no caso de Ceuta e Melilla.

Os vogais representan aos organismos ou colectivos que forman parte da Comunidade Portuaria. Teñen representación:

- Administración Xeral do Estado
- Comunidade Autónoma
- Cámaras de Comercio, Industria e Navegación
- Organizacións empresariais e sindicais e os sectores económicos relevantes no ámbito portuario
- Municipios nos que está localizada a zona de servizo do porto.

A duración do mandato dos vogais é de 4 anos renovables. Existen supostos legais que impiden o nomeamento como vogais do Consello por diversos motivos.

O Consello de Administración ten asignado un elevado número de funcións. Moitas delas son homólogas ás correspondentes ao Consello Reitor de Portos do Estado, pero aplicadas ao ámbito específico da Autoridade Portuaria. Outras están relacionadas directamente coa xestión específica dos portos. Entre outras, pódense citar as seguintes:

- Rexer e administrar os portos da súa competencia.
- Delimitar funcións e responsabilidades dos diferentes órganos.
- Aprobar a organización da entidade e as súas modificacións.
- Aprobar os proxectos de orzamentos de explotación e capital da Autoridade Portuaria e o seu programa de actuación plurianual.
- Aprobar as contas anuais.
- Autorizar os investimentos e operacións financeiras (incluídas a constitución e participación en sociedades mercantís).
- Exercer as facultades de policía portuaria.
- Fixar os obxectivos de xestión anuais.
- Autorizar créditos
- Fixar as tarifas polos servizos comerciais prestados pola Autoridade Portuaria.
- Outorgar autorizacións e concesións.
- Recadar as taxas portuarias.
- Aprobar as Ordenanzas Portuarias

7.2.2.2 O Presidente da Autoridade Portuaria

O Presidente da Autoridade Portuaria debe ser unha persoa de recoñecido prestixio, competencia e idoneidade profesional. É un cargo designado (e separado) polo órgano competente das Comunidades Autónomas (ou no seu caso polas Cidades Autónomas de Ceuta e Melilla). Unha vez feita a designación ou separación

do Presidente, e comunicada ao Ministro de Fomento, publícase primeiro no Diario Oficial correspondente e posteriormente no BOE, existindo uns prazos para a súa publicación.

As funcións do Presidente son as seguintes:

- Representar á Autoridade Portuaria e o seu Consello de Administración.
- Convocar e presidir as reunións do Consello.
- Establecer directrices xerais para a xestión dos servizos da entidade.
- Velar polo cumprimento das normas aplicables á Autoridade Portuaria e dos acordos adoptados polo Consello; das obrigas establecidas legalmente ante Portos do Estado.
- Presentar ao Consello o Plan de Empresa, proxectos de orzamentos, programa de actuacións, investimentos, financiamento e contas anuais.
- Velar pola subministración de toda a información de interese para o SPTE a Portos do Estado.
- Dispoñer os gastos e ordenar mancomunadamente co Director os pagos e movementos de fondos.
- Exercer as facultades especiais que delegue nel o Consello.
- Outras facultades atribuídas pola lei.

7.2.2.3 O Director da Autoridade Portuaria

O Director ten que ser unha persoa con titulación superior e con recoñecido prestixio profesional no ámbito da enxeñaría e xestión portuaria. Noméase (e sepárase) por maioría absoluta do Consello de Administración a proposta do Presidente da Autoridade Portuaria

- Dirección e xestión ordinaria da entidade e os seus servizos de acordo as directrices establecidas polos órganos de goberno da AP.
- Elevar ao Presidente a proposta da estrutura orgánica da entidade.
- Incoar e tramitar os expedientes administrativos.
- Emitir informes preceptivos sobre autorizacións e concesións.
- Elaboración de estudos e informes técnicos sobre os proxectos e propostas de actividades que sirvan de base das anteriores.
- Elaborar e someter ao Presidente para a súa consideración e decisión dos obxectivos de xestión, criterios de actuación da entidade, anteproxectos de orzamentos, programa de actuacións, investimentos, financiamento, necesidades de persoal, etc.

7.2.2.4 O Consello de Navegación e Porto

O Consello de Navegación e Porto é un órgano de asistencia e de información ao servizo da Capitanía Marítima do porto e do Presidente da Autoridade Portuaria. De acordo co TRLPEMM, crearase un Consello de Navegación e Porto en cada un dos portos do SPTE.

Poden ter representación no Consello de Navegación e Porto aquelas persoas físicas ou xurídicas que o soliciten, e que se caractericen ademais por ter un interese directo e significativo no correcto funcionamento do porto, no comercio marítimo e que teñan capacidade para contribuír de xeito eficaz, como por exemplo:

- Entidades públicas con competencias e actividades relacionadas co porto
- Corporacións de dereito público (Cámaras de Comercio, etc.).• Entidades ou organizacións privadas relacionadas coas actividades do porto.
- Os sindicatos máis representativos do sector marítimo e portuario, etc.

Correspóndelle ao Consello de Administración establecer a forma de designación e cese dos membros do Consello de Navegación e Porto, e o réxime das súas sesións.

7.2 Modelo de xestión do SPTE

O modelo de xestión portuario dos actuais portos do SPTE é un modelo Landlord Port avanzado (exercen funcións de Cluster Manager) ou, en outros termos, porto propietario e líder da oferta integral.

Como en todo modelo tipo Landlord as Autoridades Portuarias do SPTE encárganse de prover infraestrutura e espazos portuarios, e regular as actividades portuarias, deixando para operadores privados a prestación dos servizos portuarios (servizos técnico-náuticos, manipulación de mercadorías, etc.) e comerciais. A iniciativa privada encárgase de prestar estes servizos cos seus propios medios técnicos e con persoal propio.

O obxectivo máis relevante das Autoridades Portuarias é atraer e potenciar a participación da iniciativa privada nos portos. A normativa actual permite que esta colaboración público-privada se realice en diversos ámbitos da actividade portuaria baixo diversas fórmulas (licenzas, autorizacións, concesións), buscando sempre manter o equilibrio necesario entre o interese xeral e o interese privado.

Neste sentido, un aspecto fundamental é a xestión por parte das Autoridades Portuarias das infraestruturas e espazos portuarios (Dominio Público Portuario) para que se garanta o interese xeral, e á súa vez, sexa atractivo para que os operadores privados se establezan nel para a realización de actividades portuarias. Tendo en conta isto, o modelo de xestión debe estar orientado a:

- Proporcionar e xestionar infraestruturas portuarias básicas.
- Promover a actividade económica do porto como nodo das redes de transporte, loxística e comercio.
- Promover e incrementar a participación da iniciativa privada no financiamento, construción e explotación de instalacións portuarias.
- Garantir servizos portuarios de calidade, seguros e económicos, minimizando o custo do paso das mercadorías polo porto.
- Xestionar as infraestruturas portuarias con criterios de rendibilidade e eficiencia.

AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

- Na avaliación da aprendizaxe dos conceptos teóricos traballados na unidade didáctica terase en conta a resposta correcta das cuestións tipo test e as cuestións curtas formuladas nas probas de avaliación da materia.
- Valorarase tamén a entrega por parte dos alumnos dos traballos adicionais propostos polo profesor como actividades formativas complementarias.
- Terase en conta a atención prestada durante as clases expositivas e o interese amosado pola materia a través dos resumos entregados despois de cada sesión.

ÍNDICE DE FIGURAS

- 4.1: Hinterland e foreland dun porto
- 5.1: Porto tipo GATEWAY
- 5.2: Porto tipo HUB
- 5.3: Posibles relacións entre portos GATEWAY e HUB
- 6.1: Risco do sector privado e importancia da regulación nos diferentes modelos de xestión portuaria (Adaptado de World Bank 2007)
- 7.1: Órganos da Autoridade Portuaria

ÍNDICE DE TÁBOAS

- 2.1: Funcións de carácter regulador
- 2.2: Funcións de propietario do espazo portuario
- 3.1: Funcións dun Capitán Marítimo
- 3.2: Funcións de varios dos organismos oficiais de inspección
- 3.3: Grupos de interese (stakeholders)
- 6.1: Modelos de xestión portuaria (World Bank 2007)
- 6.2: Fortalezas e debilidades do modelo Public service port (World Bank 2007)
- 6.3: Fortalezas e debilidades do modelo Tool port (World Bank 2007)
- 6.4: Fortalezas e debilidades do modelo Landlord port (World Bank 2007)
- 6.5: Fortalezas e debilidades do modelo Private service port (World Bank 2007)
- 6.6: Distribución da responsabilidade pública e privada en diversos aspectos da actividade portuaria (World Bank 2007)
- 7.1: Portos de interese xeral do estado
- 7.2: Autoridades Portuarias e portos da súa competencia

BIBLIOGRAFÍA

- [1] ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA; *Guía de Procedimientos Administrativos en Puertos Españoles de Interés General*, Ed. Puertos del Estado; Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia; Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana; Disponible en: <http://www.adycomex.com/archives/GUIA-PROCEDIMIENTOS-ADMINISTRATIVOS-PUERTOS-ESPA%C3%91OLES.pdf>
- [2] BERENGUER, J. M. & DEL MORAL, R (1980): *Planificación y explotación de Puertos*, Madrid: Ed. MOPU (Dirección General de Puertos y Costas) y Centro de Estudios y Experimentación de Puertos y Costas “Ramón Iribarren”
- [3] FERNANDEZ MUÑOZ (2008): *Explotación de Puertos*, Granada: Ed. ETS de Enxeñeiros de Camiños, Canles e Portos de Granada, Copicentro Granada S.L.
- [4] FREEMAN, R. E. (1984): *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Ed. Cambridge University Press.
- [5] FUNDACIÓN VALENCIAPORT (2013): Curso de formación en servicios portuarios.
- [6] LEY 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea BOE nº 160 do 5/7/2013.
- [7] PUERTOS DEL ESTADO (2012): *Memoria de sostenibilidad del sistema portuario de interés general*, Ed. Ente Público Portos do Estado. Madrid. Disponible en: <http://www.puertos.es/content/memorias-de-sostenibilidad>
- [8] MONFORD, A (2010): *Gobernanaza, estrategia y desempeño en clústeres portuarios*, IV Jornadas de innovación del Clúster Portuario. Valencia, 25 y 26 de octubre.
- [9] NATIONAL GEOSPATIAL INTELLIGENCE AGENCY (2014): *World Port Index*. Disponible en: http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0015
- [10] PERY, P. (2003): *Conceptos de explotación y planificación de puertos*. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. Universidad Politécnica de Madrid
- [11] PUERTOS DEL ESTADO (2012): *Memoria de sostenibilidad del sistema portuario de interés general*, Ed. Ente Público Portos do Estado. Madrid. Disponible en: <http://www.puertos.es/content/memorias-de-sostenibilidad>
- [12] REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, de 5 de septiembre, Texto Refundido da Ley de Portos do Estado e da Marina Mercante; BOE nº 253 do 20/10/2011.
- [13] RODRÍGUEZ PÉREZ, F. (1985): *Dirección y explotación de puertos*. Porto Autónomo de Bilbao.
- [14] UNCTAD (1992): *Development and improvement of ports. The principles of modern port management and organization*, UNCTAD Secretary. Ginebra.
- [15] UNCTAD (1998): *Guidelines for Port Authorities and Governments on the Privatization of Port Facilities*, Ed. UNCTAD Secretary. Ginebra.
- [16] UNCTAD (1999): *Technical note: Fourth Generation Port*, Ed. UNCTAD Secretary. Ginebra.

- [17] WORLD BANK (2007): *Port Reform ToolKit (Second Edition)– Module 6: Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*. Ed. The World Bank. Disponible en: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/06_TOOLKIT_Module6.pdf
- [18] WORLD BANK (2007): *Port Reform ToolKit (Second Edition)– Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership*. Ed. The World Bank. Disponible en: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/06_TOOLKIT_Module6.pdf
- [19] WORLD BANK (2009): *Freight Transport for Development Toolkit: Ports & Waterborne Freight*. Ed. The World Bank. Disponible en: http://siteresources.worldbank.org/EXTPRAL/Resources/port_freight.pdf

Citas de recursos en internet

- [20] Puertos del Estado
<http://www.puertos.es/> [citado 10 set 2014]
- [21] Real Academia de la Lengua Española (RAE)
<http://www.rae.es/> [citado 10 set 2014]
- [22] Fundación Valencia Port
<http://www.fundacion.valenciaport.com/> [citado 10 set 2014]
- [23] Servicios Profesionales de Administración y Comercio Exterior
<http://www.adycomex.com/> [citado 10 set 2014]



Unha colección orientada a editar materiais docentes de calidade e pensada para apoiar o traballo do profesorado e do alumnado de todas as materias e titulacións da universidade

unidadesdidácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA