

LA ASIMETRÍA DE LOS PUERTOS COMERCIALES DEL EJE ATLÁNTICO. ANÁLISIS DEL PERIODO 2019-2022.

Fernando González Laxe

Instituto Universitario de Estudios Marítimos

Universidade da Coruña

I.- En los últimos años la mayor parte de los investigadores y dirigentes empresariales han tratado de encontrar respuestas a cómo los puertos se articulan con el territorio. En la actual fase de globalización se están modificando los paradigmas tradicionales sobre los que se investigaba la actuación de los puertos.

Hasta hace poco tiempo, los estudios portuarios estaban enfocados desde unas perspectivas disciplinarias en la que prevalecía un enfoque funcionalista, en los que las unidades de análisis eran los propios espacios portuarios; y, por lo tanto, se estudiaban las entidades en sí mismas, en donde se desarrollaban las actividades comerciales y de servicios. Más tarde, se tienen en cuenta los enfoques sistémicos, que sitúan a los puertos en una posición nueva, dentro de las cadenas de circulación física de las mercancías. Es decir, los puertos son entendidos como nodos intermedios, dentro de redes logísticas y de transporte multimodal que facilitaban la conformación de cadenas de producción-distribución a nivel global.

De esta manera, se asiste a nuevos flujos de mercancías movilizadas bajo los parámetros de *puerta a puerta* y *sin ruptura de carga*, a través de contenedores-estándar que se adaptan a los demás modos de transporte, pudiendo desplegarse y localizarse sobre distintas ubicaciones en diversas latitudes y continentes.

La reconfiguración del sistema económico mundial, derivada de la recesión del 2008, dio lugar a un predominio de los aspectos circulatorios y financieros, más que sobre los aspectos productivos. De ahí que la movilidad y la conectividad se consideraron elementos básicos de los análisis modernos. No es extraño, por lo tanto, apreciar cuatro aspectos relevantes:

- a) la fragmentación de la producción, facilitando con ello la especialización de cada fase de los procesos productivos en función de las ventajas comparativas de cada territorio;
- b) una nueva perspectiva tecnológica, operativa y organizativa de las unidades de producción, que permite contemplar las alteraciones en el campo de la movilidad y en lo tocante al desarrollo de los sistemas de transporte, dando pie a que la logística sea imprescindible en lo que concierne a la definición de las estrategias;

c) la configuración de un territorio de redes y de conectividad, fruto de las dinámicas de desregulación y privatización de una parte sustantiva de las funciones que estaban administrando y gestionando las instituciones públicas; y

d) a partir de ahora, la distancia física adquiere un papel menos relevante, dada la constitución de amplias redes globales; la existencia de una fragmentación de la producción en ámbitos territoriales vinculados a las propias redes globales de producción y circulación; y el desarrollo de las relaciones de proximidad, de cohesión geográfica y cultural, al estilo que había definido Veltz (1999), en su ya clásica concepción de la *economía de archipiélago*.

Esta nueva contextualización significa la determinación de zonas de mayor o menor intensidad económica con efectos parciales y selectivos sobre los territorios, tal y como responde a la actual fragmentación de los procesos productivos a escala global; al nuevo rol de la logística; y al control de los flujos y redes

Los puertos, siguiendo esta dinámica, son concebidos como nodos específicos que desarrollan la función de concentración. Esto es, procurar lograr polarizar espacialmente las actividades; y, desde dichos enclaves, poder distribuir flujos internacionales de mercancías e información correspondientes a las cadenas de valor. De esta forma, los puertos inciden en dos nuevos conceptos: en primer término, en favorecer y promover la búsqueda de una mayor conectividad modal y territorial; y, en segundo lugar, estimular la inserción en cadenas globales de suministros, que, hasta escaso tiempo, se encontraban fragmentadas tanto en el tiempo como en el espacio.

II. Desde una perspectiva más detallada es fácil considerar una nueva configuración del territorio. El espacio económico queda reflejado en función de los *espacios de flujos* y de la *conectividad*, cuyos elementos básicos suponen tener en cuenta las redes físicas de transportes multimodales internacionales y la localización de los nodos claves (hub's), tal y como exponen Ducruet y Berti y colaboradores en sus últimas aportaciones (Ducruet, 2020; Berti et al., 2020).

Los puertos y la red global de los mismos junto al transporte multimodal existente constituyen los rasgos esenciales para determinar los elementos claves de los procesos de conectividad y de inserción internacional. Lo son, porque los hub's o plataformas logísticas poseen como tareas básicas lograr concentrar grandes volúmenes de carga y de información. Esto es, captar y polarizar cargas (y volúmenes) que serán procesadas, organizadas y distribuidas hacia distintas áreas geográficas mediante la configuración de una articulación modal y territorial de los sistemas de transporte que converjan en el mencionado nodo portuario.

Asistimos, pues, a una dinámica mundial que configura, al mismo tiempo, puertos aglutinadores de embarcaciones y de mercancías con nuevas formas de articulación territorial. No hay duda, entonces, que los hinterlands, como zonas de influencia territorial de los puertos, adquieren gran relevancia en estos planteamientos.

Bajo esta concepción hay que reseñar que entre los objetivos de los planes estratégicos de los puertos se sitúan los desafíos definidos por la ampliación de sus radios de alcance

geográfico hasta alcanzar vínculos con otros espacios territoriales distantes; y una de sus finalidades consiste en ganar los hinterlands de los puertos próximos.

Debido a las mayores aperturas comerciales y a los continuos procesos de reestructuración económica, los esfuerzos de los puertos se centran en lograr captar espacios territoriales más amplios (por medio de nuevos desarrollos de infraestructuras y en atender a las cadenas integradas de transporte). La asignatura pendiente se ha centrado en propiciar la ampliación de la cobertura territorial y en poder intervenir en las zonas tradicionales de los puertos vecinos. Se busca ampliar tanto el hinterland como el foreland; es decir, ampliar la cobertura espacial.

Los estudios más recientes, como los expuestos por Notteboom y Haralambides (2020), Ducruet (2020), Cheung (2020) o Ghorbani et al. (2022), por ejemplo, nos indican que los puertos más dinámicos buscan: a) obtener y/o desviar crecientes volúmenes de carga contenedorizadas del hinterland; y b) estar muy cerca de la intersección entre rutas principales y alimentadoras. Aquí radican las ventajas comparativas y los niveles de potencialidades. Esto es, contribuir a precisar y a definir el posicionamiento estratégico.

La potencialidad de cada puerto será, por tanto, diferente. Atendiendo a sus marcos estratégicos se puede determinar los niveles de cumplimiento de sus misiones; pero, a la vez, también sirve para subrayar las debilidades de sus bases conceptuales y empíricas. La consideración relevante es evaluar el grado de concentración de los flujos de mercancías en los puertos, y la ubicación de los puertos en los corredores multimodales. Dicho ejercicio nos permite subrayar el saldo de puertos ganadores y puertos perdedores; y, al mismo tiempo, el establecimiento de una nueva jerarquía en el ranking.

III.- La concurrencia se ha intensificado entre los agentes principales participantes en las redes multimodales, primando el desarrollo de nuevas terminales especializadas con mayor contenido tecnológico e integrado en los servicios *puerta a puerta*. Dicha presencia de terminales se enlaza con terminales interiores o nodos logísticos, localizados en espacios económicos próximos.

Algún puerto como Leixoes, por ejemplo, ha apostado por un nuevo planeamiento. En su nueva misión estratégica ha definido las prioridades de su inserción en los corredores multimodales (conexión con autopistas, proximidad a estación ferroviaria, vinculación logística con el aeropuerto) que le permite convertirse en un nodo de articulación de flujos con muchas áreas económicas. Otro puerto, como el de A Coruña, renuncia a las dinámicas de contenedorización y de inserción en las redes de suministro globales, para reorientar su estrategia específica en la conversión y fomento de un puerto hub-energético aprovechando los procesos de transición energética y digital. Son, pues, dos casos completamente diferentes; pero que permiten trasladar los diferentes posicionamientos al mismo tiempo que facilitan la constatación de que los puertos pueden llegar a desarrollar sus próximas funciones hacia nuevas operaciones, nuevos enlaces y una amplia conectividad; o, por el contrario, mantener una apuesta hacia una nueva configuración activa relacionada con los aprovisionamientos energéticos y sus nuevas exigencias.

La concurrencia interna es todavía tímida en los puertos comerciales de la fachada atlántica peninsular. Sin embargo, si es fácil colegir los niveles de especialización con la

presencia de diversas plantas de las ramas del automóvil, piedras, abonos, maderas, productos siderúrgicos, generadores energéticos, entre otros, que permiten establecer determinados vínculos de conexión entre el puerto y las distintas empresas y áreas logísticas (la pesca, por ejemplo).

En suma, los puertos forman parte de los procesos de producción-circulación de los flujos de empresas y desempeñan labores concretas en el ámbito de los nuevos servicios especializados. El puerto funciona como un gestor, administrador y distribuidor en los tiempos y en los ritmos demandados por los agentes involucrados en el sector y asociados al mismo, dentro de una red productiva internacionalizada y formando parte de una amplia cadena. Es decir, desarrollan una ecuación basada en las interacciones espacio-tiempo, en la medida que es preciso desarrollar y coordinar actividades productivas y de servicios interconectadas en tiempo real, y entre unidades fragmentadas territorialmente bien sean distantes o a lo largo de varios continentes.

De ahí que no sea baladí afirmar que un puerto no trata, en exclusiva, de la acumulación de obras de infraestructuras, sino de la creación de valor a través de los productos y servicios destinados a favorecer la fluidez, la seguridad y la fiabilidad. Se puede afirmar que, dentro de la economía globalizada, los actores escogen un puerto en función de sus aptitudes para convertirse en un modo de articulación de redes, capaz de garantizar un nivel eficiente de posibilidades de desplegarse sobre distintos fragmentos territoriales logrando un mayor nivel de accesibilidad y conectividad.

Pero, además de la localización geográfica y de los postulados de una estrategia correcta, es precisa la existencia de actores locales, regionales y globales dedicados a crear fluidez y a acelerar la circulación física de las mercancías (Ashrafi et al., 2020). Es decir, operadores logísticos, agentes de aduana, operadores multimodales, consorcios de navieras, transportistas ferroviarios, zonas de actividades logísticas

IV.- Examinando el comportamiento de los principales puertos de la fachada marítima de Galicia y del Norte de Portugal se puede evaluar los resultados de su visión estratégica a lo largo de los últimos años.

En este caso, se ha procedido a estudiar los volúmenes de tráfico y de los movimientos de barcos registrados a lo largo del periodo 2009-2022. Es decir, una referencia a lo que existía antes de la Gran recesión (2009); a la situación previa a la pandemia (2019); y a los años posteriores, los de la recuperación y de la adaptación a los nuevos escenarios.

No hay duda que 2009 fue el año crítico de la denominada Gran Recesión. En el mismo, se anotaron las peores cifras económicas de la primera parte del siglo XXI. Todos los países del mundo arrojaron signos negativos, producto de la relevante recesión, llegada a ser considerada como una de las más severas después del crack del 1929. Después de una fuerte caída, comienza un periodo de recuperación económica, en forma de U, que se ha ido prolongando, con sus propios vaivenes, hasta este año 2020, donde los efectos del COVID-19, de nuevo, han hecho mella en todas las economías mundiales.

Nos proponemos examinar como los seis puertos comerciales más relevantes de la fachada atlántica nor-occidental ibérica han reaccionado ante dicha fase ascendente de la economía y sobre qué bases han cimentado su fase alcista.

De una parte, hay que remarcar que el crecimiento no fue armónico, ni equilibrado para todos ellos; sino que se refleja una importante asimetría en lo que concierne a las tasas de crecimiento. En segundo lugar, se aprecia una notable especialización productiva, derivada de las empresas instaladas en las proximidades de los recintos portuarios y que han utilizado sus instalaciones; o bien de la oferta de infraestructuras y de servicios suministrada por la Autoridad Portuaria respectiva; y, en tercer lugar, también es de reseñar una mejora en los términos de conectividad e inserción internacional en aquellos puertos que han desempeñado apuestas estratégicas activas.

Respecto a la evolución de los tráficos, casi todos los seis puertos comerciales experimentaron crecimientos positivos durante el periodo 2009-2019. Algunos de ellos muestran aumentos superiores al 35%. Sobresalen los casos de A Coruña, Marín, Vigo y Vilagarcía. Pone de manifiesto que sus actuaciones sirvieron para aprovechar la nueva fase económica, por medio de un programa/plan estratégico, que fueron capaces de aumentar sus volúmenes de tráfico de manera espectacular. El otro puerto que también mejora, Leixoes, registra aumentos más modestos (en torno al 5%). Solo un puerto ha disminuido sus tráficos a lo largo del periodo estudiado, el de Ferrol con un descenso del 8%.

Atendiendo a lo ocurrido en la fase 2019-2022 los resultados arrojan otra panorámica. De una parte, contabilizamos puertos que registran fuertes crecimientos (máxime en el último ejercicio de 2022), como los casos de A Coruña y Ferrol que muestran alzas del 10% y 5%, respectivamente. Por su parte, los puertos de Vigo y Vilagarcía contabilizan crecimientos de menor intensidad, pero con tendencias crecientes en los últimos años. Y, finalmente, los puertos de Marín y de Leixoes son quienes presentan pequeñas minoraciones en lo tocante a los volúmenes totales de tráficos, sobre todo el puerto portugués que desciende de 19,5 a 14,8 millones de toneladas en los últimos cuatro años. Dichos movimientos permiten subrayar, en primer término, distintos niveles de resiliencia y de especialización; y, en un segundo nivel, disímiles formas de integración y adaptación a nuevos escenarios.

Cuadro 1. Tráfico portuario total

	Volumen de Tráfico (en toneladas)				
	2009	2019	2020	2021	2022
A Coruña	11.496.378	13.451.055	10.504.577	11.783.425	14.799.704
Ferrol	12.232.590	11.169.936	10.020.719	9.943.477	11.722.417
Marín	1.641.928	2.438.417	2.056.755	2.146.039	2.077.268
Vigo	3.525.971	4.161.443	4.336.978	4.642.899	4.552.394
Vilagarcía	958.240	1.315.419	1.204.573	1.503.591	1.490.131
Leixoes	14.138.533	19.556.000	17.076.000	15.187.67	14.891.069

Fuente) Puertos del Estado y Autoridade da Mobilidade de Transportes

Si analizamos los comportamientos de los tráficos según los tipos de mercancías, las conclusiones reflejan, asimismo, actitudes diferentes. En primer lugar, destaca la fuerte especialización en graneles líquidos de A Coruña (con recuperación de la estabilización)

y de Leixoes (en regresión); y con una suba espectacular de Ferrol, debido a los intensos y recientes movimientos de gas. En segundo término, en lo que respecta a los graneles sólidos, los niveles de los principales puertos en dichos productos registran tendencias opuestas: el puerto de Ferrol sufre una caída notable de los flujos de carbón derivada del cierre de la Central Térmica de As Pontes de García Rodríguez, en tanto que el recinto coruñés incrementa sus volúmenes apostando por los abonos, piensos y fertilizantes. Marín, por su parte, contabiliza una ostensible subida, incrementando su atención en esta materia. Los demás puertos presentan escasos niveles de especialización en estos tráficos. Finalmente, en lo que atañe a la mercancía general son notables los aumentos de Leixoes, Vigo, Ferrol y Vilagarcía, que se consolidan como los puertos referenciales de la fachada atlántica, a pesar de los distintos volúmenes de cada uno ellos. Leixoes mueve 9,7 millones de Tns; Vigo contabiliza 4,2 millones de Tns; y los otros dos puertos registran, evidentemente, menores cantidades, aunque si destacan por sus tasas de variación positivas los puertos de Ferrol (roza el millón de Toneladas) y de Vilagarcía (próximos a las 800.000 toneladas).

Cuadro 2. Tráfico portuario por desglose de las mercancías (en toneladas)

	GRANELES LIQUIDOS			GRANELES SÓLIDOS			MERCANCIA GENERAL		
	2009	2019	2022	2009	2019	2022	2009	2019	2022
A Coruña	6.820.497	8.970.330	8.514.337	3.215.589	3.474.568	5.388.419	1.460.292	1.006.157	896.948
Ferrol	2.401.988	2.312.415	3.938.059	9.268.088	8.095.037	6.856.470	562.554	762.484	977.888
Marín	16	8	2	879.867	888.506	1.039.592	762.045	1.549.903	1.037.674
Vigo	71.162	46.778	31.975	381.302	297.779	304.134	3.073.507	3.816.886	4.216.285
Vilagarcía	224.267	182.544	401.186	488.175	479.972	299.569	245.798	652.903	789.376
Leixoes	7.094.000	2.715.000	2.352.539	2.086.000	2.631.000	2.836.190	4.958.533	9.166.008	9.702.339

Fuente) Puertos del Estado y Autoridade da Mobilidade de Transporte

En lo que concierne al número de buques que han hecho escala en los mencionados puertos, los resultados arrojan el siguiente cuadro: una estabilización en lo que atañe al número de barcos; un aumento muy significativo del arqueo de los buques; y, finalmente, en relación al tamaño medio de los buques entraron y salieron de los puertos se registran cambios muy notables. Los buques de mayor porte han entrado en los recintos portuarios de Vigo, A Coruña, Ferrol y Leixoes. Pero, quienes presencian un aumento más elevado en lo que concierne a los tamaños medios son los puertos de Leixoes, A Coruña y Vigo.

Si nos concentramos en evaluar el grado de contenedorización las diferencias son todavía más acusadas. Fuertes incrementos, con ratios muy elevados, se registran en el puerto de Leixoes que aumenta notablemente la mercancía contenedorizada hasta los 700.000 Teus. Aunque, en el último ejercicio, 2022, los volúmenes se hayan estabilizado. Una ostensible especialización en los puertos de Marín y Vilagarcía que mantienen crecimientos ligeros en el rango de 35-45.000 Teus. Y el puerto de Vigo continúa siendo el líder del territorio gallego, manteniéndose cuasi-constante en torno a las 230.000 TEUS a lo largo del periodo considerado.

Esta descripción pone de manifiesto que la zona norte de Galicia registra un reducido nivel de contenedorización, a pesar de que, por un lado, emerge el puerto de Ferrol, con

su reciente apuesta por el contenedor, con 37.000 Teus en 2022, derivado de la entrada de Yilport en la Terminal del puerto exterior de Ferrol; y de otro lado, el puerto de A Coruña ha dejado de apostar por los contenedores tal y como se ve reflejado en la evolución desde 2009 al 2022. Con lo que la especialización en la dinámica de contenedorización se localiza en los puertos del sur de Galicia, en donde el liderazgo se refuerza de manera constante en torno al área de Vigo.

Cuadro 3.- Nivel de contenedorización de los puertos.

	Número contenedores TEUS				
	2009	2019	2020	2021	2022
A Coruña	7.778	6	3	3	10
Ferrol	401	8.276	12.473	16.844	37.101
Marín	30.590	76.645	44.281	41.099	45.988
Vigo	193.921	181.195	228.728	239.302	226.121
Vilagarcía	16.042	41.257	35.890	33.937	33.135
Leixoes	454.503	685.810	703.919	717.954	713.401

Fuente) Puertos de Estado y Autoridade de Mobilidade de Transportes

Finalmente, en lo que atañe a la inserción internacional nuestras referencias están medidas por el índice de conectividad marítima. Está definido por la UNCTAD en base a la combinación de cinco indicadores: el número de buques que escalan en un puerto; la capacidad total del transporte contenedorizado en dicho puerto; el promedio del tamaño máximo de los buques que escalan; el número de compañías de transportes marítimos localizadas en el puerto y, finalmente, el número de servicios y de conexiones marítimas entre países. Como resultado de estas variables resulta posible establecer un índice que es evaluado trimestralmente por la UNCTAD a cerca de un millar de puertos en el mundo.

Resultado del mismo, sobresale el puerto de Leixoes con un índice de 16,6, muy por encima del segundo puerto con mayor ratio de conectividad, que es Vigo (con índice del 12,9). Son, pues, los dos puertos más representativos de la fachada atlántica. A continuación, y a bastante distancia, se situaría el puerto de Ferrol (con una tendencia de mejora constante por mor de las actuaciones de la nueva terminal de contenedores) y el puerto de Marín (con tendencia decreciente, debido a su mayor concentración en reforzar su especialización de mercancías basadas más en transportes tramp que en líneas regulares). Los otros dos puertos restantes registran índices muy bajos; esto es, son muy poco representativos.

Cuadro 3. Índice de conectividad marítimo-portuaria

	2009	2019	2020	2021	2022
A Coruña	5,7	-	-	-	-
Ferrol	4,1	3,6	6,1	4,6	5,0
Marín	5,2	5,6	2,1	2,1	2,2
Vigo	9,9	11,6	13,3	12,5	12,9
Vilagarcía	2,4	2,9	2,8	2,7	2,7
Leixoes	15,9	17,8	16,6	15,1	16,6

Fuente. UNCTAD

V.- Como conclusión final se puede afirmar que las respuestas a la situación generada por la COVID han supuesto un amplio e intenso proceso de adaptación flexible por parte de cada Autoridad Portuaria y de los agentes ubicados en las mismas. Dichas apuestas fueron diversas; pero, en todo caso, registraron incrementos tanto en lo respecta a los volúmenes de tráficos como en sus desarrollos en el campo operativo y de la re-definición de estrategias.

Asimismo, en la mayoría de los recintos portuarios se han reforzado las ratios de especialización de los tipos de tráficos. Y, sobre todo, se han sostenido los índices de conectividad marítima, aspecto que demuestra una gran fortaleza dada la fuerte reestructuración sectorial derivada de la pandemia y de los ajustes y rupturas en las cadenas globales de suministro que afectaron al tablero marítimo-portuario mundial.

Y, sin duda alguna, se ha procedido a re-definir nuevas alternativas en relación a sus hinterlands más próximos, reforzando sus interrelaciones y generando nuevas economías de aglomeración. Los resultados obtenidos hasta al momento permiten vislumbrar mejores índices de integración, mayor presencia de operadores internacionales y una ostensible ampliación de servicios avanzados. De esta forma, podemos establecer un cuadro de referencia en el que reflejamos la cobertura espacial de los espacios económicos que se abarcar y los rasgos de conectividad intermodal que se disponen. A través de ellos se clasifican las nuevas apuestas y, sobre todo, se pueden vislumbrar las estrategias

Cuadro nº 4. Ámbitos espaciales de los hinterland portuarios

Ámbito	Cobertura espacial	Conexión intermodal
Hinterland ampliado	Ampliada a áreas geográficas grandes y próximas (Vigo y Leixoes).	Infraestructuras y servicios especializados. Existencia de Terminales multimodales. Insuficiente conexión ferro-viaria. Presencia de operadores de transporte multimodal. Inserción en los corredores de transporte.
Hinterland tradicional	Limitada a las zonas contiguas al puerto (A Coruña, Ferrol, Marín, Vilagarcía).	Bajo nivel de integración modal. Flujos de mercancías débiles. Escaso desarrollo de conexión ferro-portuaria. Carencia de servicios e infraestructuras especializadas. Oferta de servicios tradicionales.

Fuente) Elaboración propia.

En suma, un notable avance en lo que respecta a la adaptación a un nuevo escenario mundial

VI. Los puertos como unidades empresariales. La normativa española contempla que las Autoridades Portuarias, entre sus objetivos, deben comportarse y funcionar como empresas. Es decir, han de plantear sus actuaciones y conseguir sus objetivos con criterios de rentabilidad económica. Esta última se ha fijado para el conjunto del sistema español en el nivel del 2,5% anual. Dicha cuantificación es, por lo tanto, una referencia a la hora de enfocar los planes de empresas de las autoridades portuarias y, sobre todo, de ejecutar las acciones en lo tocante a las inversiones, estructura tarifaria, costes operativos, funcionamiento y nivel de servicios prestados, entre otros.

Ateniéndonos a los estados financieros de los puertos gallegos de interés general los resultados contabilizados en los últimos años denotan dinámicas muy específicas. La mayor parte de las Autoridades Portuarias muestran, en 2022, importantes incrementos en la cifra de negocios: Ferrol (+28%); A Coruña (+25%), Vilagarcía (+16%) y Marín (+6%). Solo Vigo desciende levemente (-2%). En segundo lugar, en lo que hace referencia a los resultados económicos sobresalen las Autoridades Portuarias de A Coruña y Vigo con porcentajes de incrementos muy notables (por encima del 400% en ambos casos) y con magnitudes absolutas muy sobresalientes en el año 2022 (6,25 millones de euros para A Coruña; 4,8 millones de euros para Ferrol; 2,5 millones de euros para Vigo; 2,4 millones para Marín; y un millón de euros para Vilagarcía).

En lo que atañe a la rentabilidad fijada por Puertos del Estado todos los puertos gallegos están por debajo de la cantidad prefijada oficialmente (2,5%) y por debajo del promedio español (2,54% en 2022). De esta forma, anotamos que el puerto que contabiliza la ratio más elevado es Ferrol (3,21%), seguido de Marín (1,12%), A Coruña (0,92%) y Vilagarcía (0,16%). Siendo el puerto de Vigo el único que registra en 2022 un resultado negativo (-0,21%) cuando en los últimos años había mantenido de manera permanente índices positivos.

Cuadro nº 5. Resultados económicos de los puertos gallegos (en miles de euros).

		2019	2020	2021	2022
A Coruña	Cifra negocios	28.870	22.228	25.509	31.960
	Resultado económico	1.053	-5.834	-1.704	6.195
	Rentabilidad anual	+0,04%	-1,11%	-0,56%	+0,92 %
Ferrol	Cifra negocios	17.528	15.212	16.377	20.931
	Resultado económico	3.220	1.148	2.615	4.834
	Rentabilidad anual	+1,65%	+0,51%	+1,59%	+ 3,21%
Marín	Cifra negocios	9.579	8.268	9.150	9.719
	Resultado económico	1.314	743	1.263	2.477
	Rentabilidad anual	+1,79%	+0,66%	+1,22%	+1,12%
Vigo	Cifra negocios	26.459	25.502	27.557	27.143
	Resultado económico	-437	2.941	485	2.575
	Rentabilidad anual	+1,68%	+1,94%	+2,14%	-0,21%
Vilagarcía	Cifra negocios	5.445	4.967	5.198	6.040
	Resultado económico	1.226	366	1.178	1.038
	Rentabilidad anual	-0,29%	-1,19%	-1,04%	+0,16%

Fuente) Puertos del Estado. Resultados de Gestión.

Las conclusiones que nos aportan estos últimos resultados correspondientes al periodo 2019-2022 ponen de manifiesto que en la totalidad de los puertos se ha recuperado el nivel pre-Covid. Esto es, desde la perspectiva económico-financieras todos los puertos han registrado un mayor volumen en lo tocante a sus cifras de negocios. Los resultados económicos oscilan en función de sus ingresos, gastos y amortizaciones de las inversiones. De esta forma, se aprecian fuertes oscilaciones derivadas de comportamientos singulares, como los casos de A Coruña y Vigo. Los otros tres puertos mantienen una tónica constante y así se refleja en sus resultados económicos (muy positivos en Ferrol y Marín; y estable en Vilagarcía).

Finalmente, en lo que hace referencia a la ratio de rentabilidad las variaciones son más ostensibles. De una parte, siempre por debajo de los promedios nacionales; y, de otra parte, siempre positivos en Ferrol y Marín. Vigo pierde en el último año su signo positivo, al igual que Vilagarcía muda de años negativos a positivo en el último ejercicio. El caso coruñés es más atípico, pues sus signos están en función de los niveles de amortizaciones y pago de los préstamos de sus inversiones con los ingresos resultantes de sus elevados niveles de especialización.

En resumidas cuentas, una recuperación económica y una limitada capacidad de inserción internacional que recalca una leve apuesta por sus desarrollos y fomento de la logística portuaria internacional.

Bibliografía.

Ashrafi, M., Walker, T.R., Magnan, G.M., Adams, M., Acciaro, M. (2020). A review of corporate sustainability drivers in maritime ports: a multi-stakeholders perspective. *Maritime Policy and Management*. 47(8). 1027-1044.

Berli, J., Ducruet, C., Martin, R., Seten, S. (2020). The changing interplay between European cities and intermodal transport networks (1970s -2010s). In Lozano R. & Carpenter, A. (Eds.). *European Cities in Transition*. Springer. pg. 241-263.

Cheung, K.F., Bell, M.G.H., Pan, J.J., Perera, S. (2020). An eigenvector centrality analysis of world container shipping network connectivity. *Transportation Research. Part. E*. 140. 101991.

Ducruet, C. (2020). The geography of maritime networks. A critical review. *Journal of Transport Geography*. 88. 102824.

Ducruet, C., Itoh, H., Berli, J. (2020). Urban gravity in the global container shipping network. *Journal of Transport Geography*. 25. 102729.

Ghorbani, M., Acciaro, M., Transchel, S., Cariou, P. (2022). Strategic Alliances in container shipping: A review of the literature and future research agenda. *Maritime Economics & Logistics*. 24. 439-465.

Notteboom, T., Haralambides, H. (2020). Port management and governance in a post-COVID-19 era. Quo vadis?. *Maritime Economic & Logistics*. 22, 369-352.

Veltz, P. (1999). *Mundialización, ciudades y territorio. La economía del archipiélago*. Barcelona, Editorial Ariel.