No es posible abordar el futuro del Puerto de la Bahía de Cádiz sin hacer antes una radiografía de su presente y dibujar algunas pinceladas de su historia más reciente.

El Puerto de la Bahía de Cádiz cuenta con cinco dársenas, ubicadas en tres poblaciones diferentes (Cádiz, El Puerto de Santa María y Puerto Real) y especializadas por tráficos, atendiendo a la recomendación del Plan Estratégico del Puerto de Cádiz de diversificar los tráficos por dársenas.

Población	Dársena	Actividad	Tipo de tráfico/mercancía
Cádiz capital	Cádiz (Más info.: http://bit.ly/HaSwDn)	Comercial	Ro-ro + contenedores/ mercancía general
		Pasajeros	Cruceros + transporte metropolitano
		Pesquera	Pesca fresca
		Náutico-deportiva	Náutico-deportivo
	Zona Franca (Más info.: http://bit.ly/HaSCuK)	Comercial	Ro-ro + contenedores/ Mercancía general y graneles sólidos
		Náutico-deportiva	Náutico-deportivo
El Puerto de Santa María	El Puerto de Santa María (Más info.: http://bit.ly/HaSGdO)	Pesquera	Pesca fresca
		Náutico-deportiva	Náutico-deportivo
	Puerto Sherry (Más info.: http://bit.ly/HaSHyF)	Náutico-deportiva	Náutico-deportivo
Puerto Real	La Cabezuela-Puerto Real (Más info.: http://bit.ly/HaSIme)	Comercial	Graneles sólidos y líquidos. Ro-ro

Especialización en actividad y tráfico en las distintas dársenas de la Bahía de Cádiz.

Somos un puerto polivalente capaz de atender cualquier tipo de tráfico y con una importante proyección de futuro.

Destaca en los últimos años el tráfico de cruceros y la pesca, siendo el cuarto de España en pesca fresca (primero de Andalucía) y el quinto en número de escalas de cruceros (y sexto en pasajeros).

Aunque en los tres últimos ejercicios mantenemos la tendencia al alza en el crecimiento del tráfico portuario, el Puerto de la Bahía de Cádiz ha atravesado un momento delicado como consecuencia de tres factores:

- El primero, la pérdida de actividad portuaria a partir de 2008, fruto de la crisis económica, que ha impactado en el sistema general, pero que en Cádiz se ha dejado sentir más porque se encuentra en un entorno de economía deprimida con escasa actividad industrial.

- El segundo factor que ha lastrado el crecimiento del puerto gaditano ha sido la competencia de otros puertos con más recursos económicos y de infraestructuras para atraer tráficos en condiciones más atractivas.

- Y, por último, la existencia de una infraestructura con limitaciones de calado en la terminal de contenedores actual, que limita la entrada de los grandes buques que están en el mercado; en el acceso ferroviario tanto en Cabezuela (para el despegue del tráfico de graneles sólidos) como en Cádiz (contenedores y roro) y en los accesos carreteros, con una autopista de peaje.

No obstante, el Puerto de la Bahía de Cádiz cuenta también con importantes fortalezas que nos ha permitido revertir esta situación, como son: ubicación geoestratégica para tráficos internacionales, en el eje Asia-Europa y África-Europa; disponibilidad de espacio potencial para el desarrollo portuario y logístico; infraestructuras portuarias adecuadas, con líneas de atraque y calados suficientes, especializadas por tráficos, etc.; servicios portuarios competitivos; atractivo turístico; ámbitos de crecimiento en Cádiz y El Puerto de Santa María que dinamizarán la economía del entorno y permitirán al puerto obtener ingresos para potenciar los tráficos portuarios.

La Nueva Terminal de Contenedores es, dentro de este contexto, la piedra angular sobre la que pivota el presente y sobre todo el futuro del Puerto de la Bahía de Cádiz. Es la herramienta para conseguir potenciar el tráfico de contenedores, con

una moderna terminal preparada para acoger a grandes buques portacontenedores; pero también hará posible potenciar el tráfico de cruceros, al permitir especializar la dársena histórica en este tráfico.

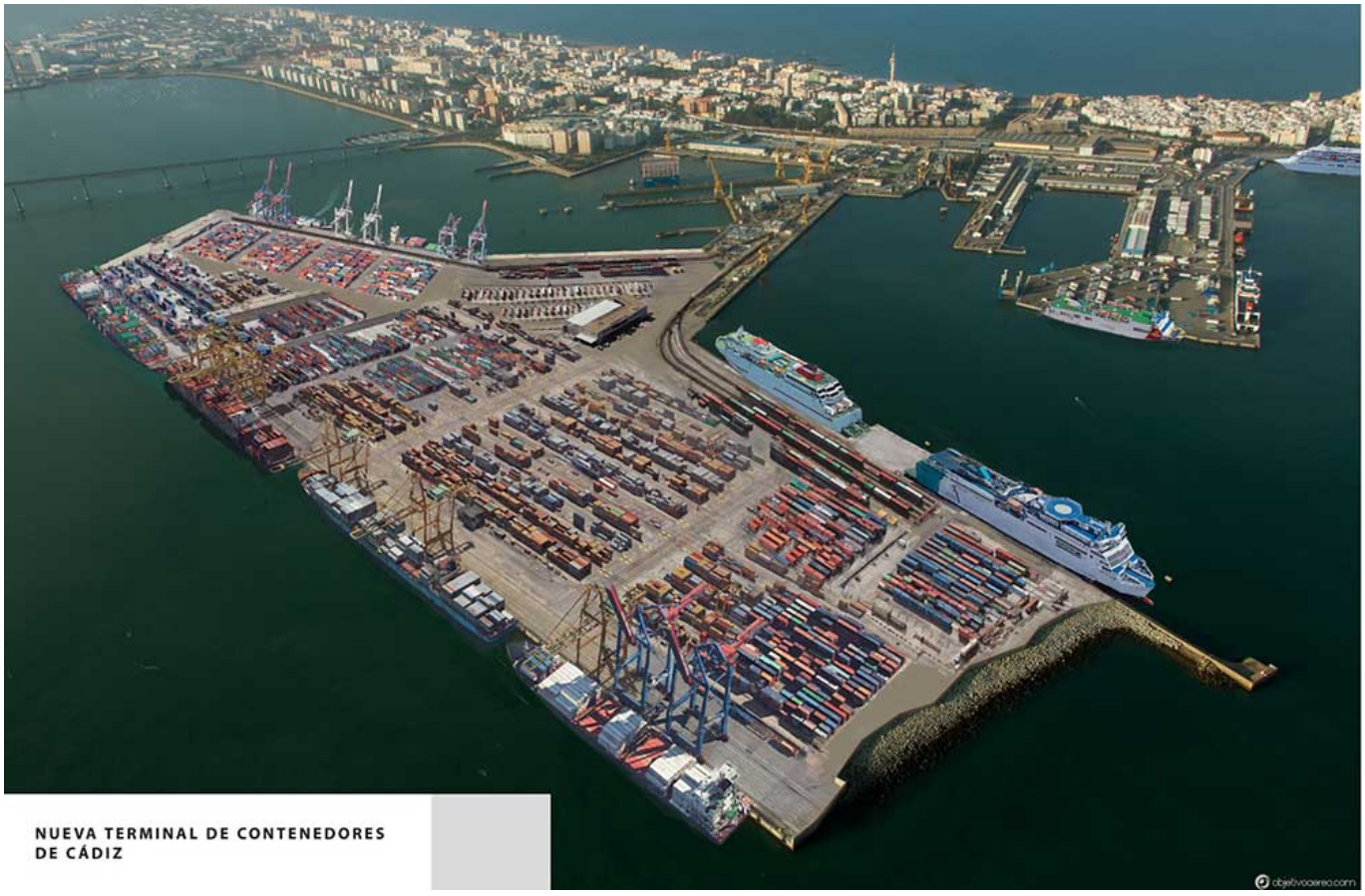
Al mismo tiempo, la nueva infraestructura generará espacios de oportunidad con usos complementarios no relacionados directamente con la actividad portuaria (en la actual terminal de contenedores), pero que deberán consolidar al puerto como motor socioeconómico y generador de riqueza y empleo.

En una primera fase, la terminal cuenta con 22 hectáreas de superficie, 600 metros de línea de atraque y 16 metros de calado. Esperamos poder ponerla en servicio a finales de 2020.



Vista panorámica del Puerto de la Bahía de Cádiz con la Nueva Terminal de Contenedores a la izquierda de la imagen. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

En una segunda y tercera fase se sumarán 38,5 hectáreas de explanada y 1.500 metros de línea de atraque, con lo que seremos capaces de poner en el mercado una terminal competitiva y capaz de acoger a los mayores buques portacontenedores y reforzar, así, la posición del puerto gaditano en el Estrecho de Gibraltar.



Recreación de la Terminal de Contenedores con las tres fases ejecutadas. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

La evolución del tráfico de contenedores en los puertos del entorno del Estrecho de Gibraltar muestra que los puertos que disponen de infraestructuras adecuadas para atender a los grandes buques utilizados en las rutas transoceánicas alrededor del mundo han crecido espectacularmente, mientras los que no cumplen esas condiciones, como es el caso de la Bahía de Cádiz hasta ahora, presentan un tráfico estancado en la manipulación de los contenedores feeder de su zona de influencia.

El crecimiento del tráfico de contenedores a nivel internacional sigue imparable apoyado en: el crecimiento de la economía y las exportaciones, la contenerización de más productos y el incremento de su competitividad. El área del Estrecho reforzará su ya relevante posición gracias a la ampliación del Canal de Panamá y el auge de las rutas Norte-Sur.

No cabe duda de que la inversión en infraestructuras afrontada por la Autoridad Portuaria puede permitir el desarrollo de los tráficos actuales y la captación de otros nuevos. Contenedores, cruceros, graneles sólidos y líquidos, ro-ro, pesca/acuicultura, puerto-ciudad.

Por lo tanto, miramos hacia el futuro con optimismo y con el convencimiento de que la actividad portuaria está garantizada y el papel del puerto como motor de desarrollo, también; gracias a la consolidación de tráficos tan importantes como el rodado o los cruceros y también a la potenciación del tráfico de contenedores y de graneles tanto sólidos como líquidos.

El impacto económico del Puerto de la Bahía de Cádiz en su entorno ha quedado constatado en estudios realizados por la Universidad de Cádiz en los años 2000, 2008 y 2017, con datos de 1998, 2006 y 2014. Entre las conclusiones del último estudio destacan que cerca de 11.000 empleos dependen de forma directa, indirecta o inducida de la actividad portuaria, que genera 260 millones de euros en sueldos y salarios, una EBITDA de 233 millones de euros y una VAB de 562 millones de euros.

Impacto económico total 2014 (miles de euros)					
	Empleos	**Sueldos y salarios**	**EBITDA**	**VAB**	**Ventas**
Directo	4.366	156.139	77.951	277.361	707.611
Indirecto	3.947	67.064	87.251	169.084	379.858
Inducido	2.546	37.453	67.989	116.106	206.586
TOTAL	**10.859**	**260.656**	**233.191**	**562.551**	**1.294.055**

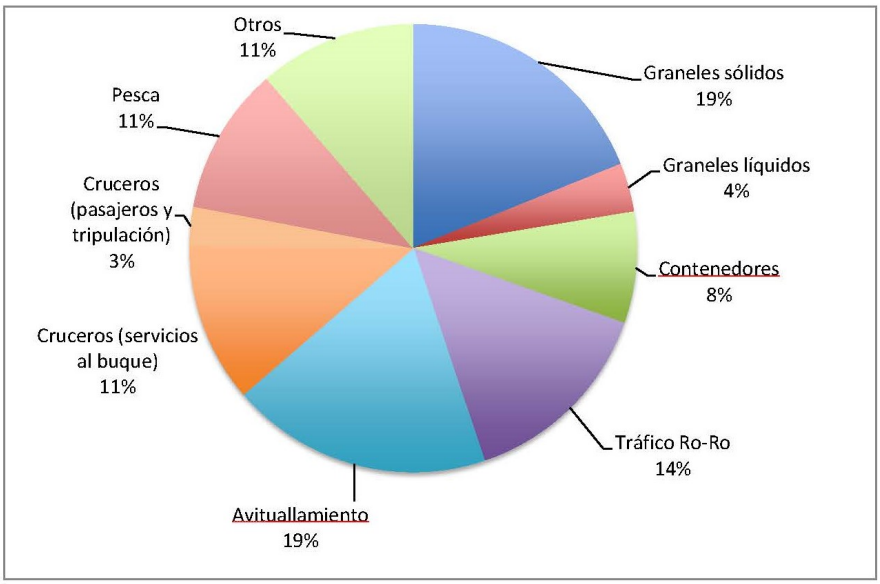
Impacto económico total del Puerto de la Bahía de Cádiz (2014).

Distribución del EMPLEO TOTAL por tipos de tráfico[1]

Distribución del empleo (nº)

Tráfico	Empleos
Graneles sólidos	2.050
Graneles líquidos	382
Contenedores	873
Tráfico Ro-Ro	1.564
Avituallamiento	2.047
Cruceros (serv. al buque)	1.244
Cruceros (pasaje y trip.)	309
Pesca	1.158
Otros	1.232
Total EMPLEO	**10.859**

Distribución del empleo (%)



[1] Empleo total en número de ocupados. Incluye los impactos de la industria portuaria e industria dependiente (gasto más inversión), pesca y pasajeros/tripulación de cruceros.

Distribucion del empleo total por tipo de tráfico del Puerto de la Bahía de Cádiz.

Tenemos la obligación de reforzar este impacto en el futuro y estamos convencidos de que el camino para lograrlo se encuentra, además de en lo expuesto hasta ahora, en la apuesta por la innovación, la sostenibilidad y la seguridad.

Estas tres claves son ahora y deberán seguir siendo en un futuro elementos vitales y diferenciadores del Puerto de la Bahía de Cádiz y del sistema portuario estatal.

Avanzaremos hacia una mejor protección ambiental y resiliencia climática. La innovación deberá ser también una herramienta para favorecer la competencia internacional y nuestro desempeño.

La realidad y numerosos estudios indican que el mundo se encamina hacia una nueva jerarquía portuaria donde, debido al gigantismo y a las alianzas empresariales, cada vez existan un menor número de ports calls. Esto es una oportunidad para el Puerto de la Bahía de Cádiz para adquirir una mayor relevancia en esta nueva red, como también son una oportunidad las nuevas formas de producción como la impresión 3D.

Las materias primas y los productos finales variarán su forma de relacionarse y de entender el comercio y los puertos tendremos que adaptarnos a estas nuevas necesidades de transporte portuario. En este sentido, hemos emprendido un plan de Digitalización, con una dotación inicial de 4 millones de euros en 4 años, que nos permita ir adaptándonos a esta nueva era.

No cabe duda de que la innovación (en equipamientos, el internet de las cosas, la automatización, ciberseguridad, etc.) afectará (está afectando ya) a la logística y los puertos tenemos que estar preparados para los requerimientos que se nos hagan en este aspecto.

En definitiva, el Puerto de la Bahía de Cádiz está construyendo hoy su futuro, un futuro prometedor donde seremos capaces de resituar Cádiz en el mapa logístico mundial.

Head Image: Maniobra de un portacontenedores en la terminal de contenedores del muelle Reina Sofía (dársena de Cádiz. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)