

Contribución de la red de puertos de interés general del Estado al desarrollo regional de Galicia: bases y contenidos

JOSÉ ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ

Universidad de Santiago de Compostela

En el marco de una nueva organización territorial del Estado, según contempla el *Título VIII de la Carta Magna de 1978*, se hace condición harto obligada el definir con precisión y rigor un nuevo modelo de política económica de planificación de las infraestructuras productivas básicas de transportes y comunicaciones entre las que se encuentran bien representadas la red de puertos de interés general del Estado. Así pues, será en función a la potestad legal de que disfrutaban las diferentes AA.PP. dotadas constitucionalmente de competencias en materia de planificación económica el instrumento destinado a impulsar un elenco de políticas activas orientadas a la consecución una doble vertiente. De partida, será menester contribuir eficazmente a corregir los evidentes déficit estructurales que en el presente están acusando determinados puertos gallegos de interés general del Estado. En segundo extremo, las políticas aludidas deberán encontrarse orientadas hacia la comercialización de una prestación de servicio público de transporte que venga, *in extremis*, caracterizada por resultar ágil, eficiente y cumplidamente atractiva a las concretas exigencias de la demanda. Se trata, en definitiva, de que la red gallega de puertos de interés general del Estado alcance entorno a sí tres relevantes principios rectores: Uno, *la gestión profesionalizada y eficiente* del servicio a cumplir como fórmula idónea destinada a la consecución de los objetivos fijados. Dos, la necesidad de *implementar el principio de la inversión económica racionalidad* según el propio resultado del balance de gestión de cada uno de los puertos regionales de interés general y en concreto, el perfil tipo de la especialización comercial de su oferta pública de servicio. Tres, la contribución a la política económica de desarrollo regional.

1. Introducción

En el presente estudio se ha pretendido efectuar un análisis detenido acerca de las relevantes implicaciones que la red portuaria regional gallega de interés general del Estado le confiere al modelo de política económica de desarrollo regional. Contemplado desde este prisma, entonces, comenzaremos por señalar que la dotación de inversión pública en materia de

infraestructuras portuarias participa de forma bien nítida en la dinamización de la economía regional gallega. Así pues, el papel que en definitiva ejerce el sistema portuario regional de interés general del Estado en conjunto del territorio regional gallego se deja sentir con celeridad en que tales infraestructuras públicas de transportes y comunicaciones contribuyen de manera directa en *aras* de la diversificación del sistema productivo regional. En paralelo, cumple dejar constancia de que, en razón, la consabida diversificación de la estructura económica regional revierte en que la economía regional gallega tienda a experimentar una progresiva ganancia en cotas de competitividad económica en el acceso a los mercados (nacional e internacional), etc. En tal sentido, pues, parece quedar de todo orden bien explicitada la imperante necesidad de que la economía regional gallega deberá asumir como reto más importante para el modelo de política económica de desarrollo regional que es menester instrumentar en Galicia al hecho de tratar de especializarse en la comercialización de una producción final de calidad, al público efecto de que ésta resulte selectiva y exigente en estándares de calidad y precio para la demanda. Así las cosas, pues, no coge lugar a la discusión de que las infraestructuras portuarias de interés general del Estado están llamadas a desempeñar un papel protagonista en el modelo económico de desarrollo regional de Galicia.

2. Contenidos programáticos a instrumentar en el modelo de política portuaria

El nuevo modelo de política económica portuaria se encuentra ordenado funcional, orgánica y operativamente en virtud al diseño del documento marco de planificación propuesto por parte de la AA.PP. del Estado, el cual, *a posteriori*, deberá ser instrumentado en la red de puertos de interés general del Estado. Así pues, al pretender aproximarnos *in grosso modo* a las directrices estructurantes en torno a las cuales internamente se estructura dicha política nacional del transporte, cumple indicar a este público efecto que se adivinan hasta un total de cinco grandes epígrafes. La naturaleza de los mismos responde, de partida, a la perentoria definición de la red nacional de puertos de interés general del Estado, para, posteriormente, proceder a delimitar el conjunto de criterios que han dado origen a que la AA.PP. del Estado propusiese una oportuna clasificación de los mismos.

- 1) Se trata de unas áreas portuarias en el seno de las cuales se efectúan unas actividades comerciales fluidas, intensas y continuas. Así, entonces, cabe apuntar en esta misma dirección que dicho tipo de puertos de interés general tienden a presentar como una de sus características más relevantes aquella que señala que tales instalaciones se encuentran operativas en base al funcionamiento de un tipo de transporte marítimo que interactúa a escala internacional.
- 2) Las áreas de *influencia económica potencial directa* o, si se prefiere, sus correspondientes *hinterlands*, tienden a delimitar la configuración de un territorio lo suficientemente amplio como para apreciar que la actividad portuaria contribuye a modo de acicate a fomentar el de las economías regionales correspondientes a más de una CC.AA. Es por ello, pues, por lo que no resulta aventurado sostener aquí que las actividades socioproductivas radicadas en las CC.AA. próximas a Galicia precisan de la prestación de servicio público de transporte marítimo llevado a efecto por parte de la red gallega de puertos de interés general del Estado.

- 3) La prestación de servicio público de transporte desarrollado íntegramente por los puertos gallegos de interés general del Estado tienden a adquirir un estructurante peso específico en lo concerniente a la dinamización de las actividades económicas que son entendidas como estratégicas para la economía regional gallega y de aquellas otras CC.AA. a las que tales puertos prestan servicio público de transporte. En definitiva, pues, la prestación de servicio público portuario tienden a contribuir de forma activa a impulsar el proceso industrializador de las diferentes economías regionales y, por ende también, de la propia economía nacional.
- 4) El volumen de negocio registrado en cada ejercicio económico por parte de esta red portuaria tiende a ponernos de manifiesto que el desarrollo de sus actividades comerciales alcanza unos índices muy considerables. En otros términos, la participación del transporte público portuario en el conjunto del mercado nacional y regional del transporte tiende a dar una eficiente cobertura al amplio elenco de factores que abiertamente participan en el seno de la ordinaria actividad económica regional de que se trate. En este orden de cosas es menester hacer notar aquí a las que se detallan: suministro de mercancías, canalización hacia el mercado de la producción final regional, integración de economías complementarias, especialización de la estructura productiva regional, atracción de capitales foráneos destinados a fomentar la generación de actividades económicas habida cuenta de las oportunidades que suponen las instalaciones portuarias, etc.
- 5) Las características físicas de que internamente disponen los puertos regionales gallegos de interés general del Estado, al lado de las particulares condiciones en base a las que regularmente se encuentran operando los mencionados puertos, tienden a dejarse sentir, por entero, en el apartado de las ventajosas condiciones de seguridad que tales puertos le ocasionan al desarrollo del tráfico marítimo.

De todo orden cierto, en la fachada litoral de Galicia se encuentra residenciado un pujante dinamismo económico. Para empezar, la facha costera gallega totaliza una extensión territorial inferior al 7% de la del conjunto regional, pero, de modo paradójico, se descubre como el volumen de población radicada en dicha área geográfica se encuentra situada entorno al 60%, cifra ésta que tiende a ponernos en antecedentes de que la densidad de población resultante es bien considerable. Paralelamente, si partimos de la particular localización territorial que Galicia ocupa respecto de los principales centros económicos y de decisión pertenecientes bien al territorio nacional, bien a la *Europa Comunitaria*, se llega a la nada despreciable conclusión de que la economía regional de Galicia debe salvar con urgencia y eficacia la presencia de un adverso y al tiempo acusado efecto de constituirse en *periferia económica*. Así pues, de lo públicamente expuesto se deduce que, en rigor, la CC.AA. de Galicia ha venido careciendo durante un prolongado período de tiempo de una dotación de inversión pública en materia de *capital social fijo* de transportes capaz de llegar a potenciar la articulación interna tanto de su mercado interior como, de manera muy en especial, de su propio mercado exterior. En consecuencia, pues, la incidencia de este hecho ha dado origen a que tradicionalmente la economía regional gallega hubiese de recurrir al desarrollo de la actividad portuaria para, en razón, efectuar la canalización de sus transacciones productivas respecto de la localización de los mercados exteriores. Para concluir, tan sólo nos resta por indicar una breve referencia aclaratoria encaminada a arrojar luz acerca del relevante papel que ciertamente ejercen las actividades productivas portuarias que operan en el ámbito del

territorio regional gallego. De todo orden cierto, las infraestructuras portuarias de interés general del Estado sitas en Galicia contribuyen de forma destacada y eficiente para con el modelo de política económica de desarrollo regional que cumple instrumentar. En línea directa con cuanto se ha hecho mérito, se pueden llegar a advertir un amplio elenco de ventajas comparativas entre las que figuran, primero, aquéllas deducidas de su particular localización geográfica. Así, la red gallega de puertos de interés general al encontrarse geográficamente ubicada en el recorrido de las grandes rutas marítimas internacionales tiende a comportarle la posibilidad de captar unos importantes niveles de tráfico de mercancías, habida cuenta de las emergentes potencialidades que a tales puertos le confiere tan estratégica localización. De igual modo también, otra de las ventajas comparativas de signo positivo con las que cabe identificar a la operatividad de la red portuaria gallega es aquella que le viene dada por causa expresa de los considerables problemas de congestión que acusan los restantes operadores del transporte que por igual concurren en el contexto del mercado del transporte nacional *versus* regional. Antes al contrario, la prestación de servicio público de transporte por vía marítima ejercida por parte de los puertos gallegos de interés general también deben salvar la presencia de unas problemáticas bien considerables. Así pues, las mismas son advenidas, contrariamente, de la concreta localización territorial en la que cada uno de los mismos se encuentra localizado. A título de ejemplo de esto último, es la particular localización geográfica de Galicia respecto de los principales centros económicos y de decisión nacionales y de la U.E. el factor que obra a modo de *handicap* para con el desarrollo regional de dicha CC. AA. En consecuencia, pues, es el factor de la localización geográfica de la CC. AA. de Galicia el que tiende a repercutir de manera adversa en lo concerniente a la captación de crecientes cuotas de mercado. Además, la participación última de dicho indicador es el que revierte de forma clara en la limitación de la extensión territorial correspondiente al *área de influencia económica potencial directa*, o, por formularlo en unos términos más simples, en su correspondiente *hinterland* económico.

Contemplado desde este prisma, pues, no resulta aventurado sostener aquí que la participación conjunta de los factores anteriormente descritos de signo adverso tienden a dejarse sentir, con celeridad, en que la estructura económica regional tiende a encontrarse infrautilizada para con el desarrollo de la economía regional. En efecto, el bajo nivel con el que la estructura económica regional contribuye a dinamizar la economía regional gallega se advierte bien a las claras en función a que el tejido productivo gallego tiende a mostrarse harto incapaz de generar un activo proceso de *crowdin-in* (PÉREZ TOURIÑO, E. 1999; DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Et. Al* 2000). Como es públicamente bien conocido, la incidencia que este fenómeno ejerce en el conjunto de la economía regional gallega viene dada, precisamente, en virtud a la necesidad de proferir la atracción de capital privado procedente, primero, bien de otros territorios regionales o de incluso terceros países, en los que no disfrutaban de unas equiparables ventajas comparativas respecto a las existentes en el marco de la economía regional gallega y, segundo, habida cuenta de las también elevadas externalidades positivas de que internamente disfruta la red gallega de puertos de interés general del Estado (GONZÁLEZ LAXE, F. *Et. Al.* 1999).

3. La dotación de inversión pública en la red portuaria de interés general del Estado en Galicia

Uno de los factores que en mayor medida capitaliza nuestra atención es, en rigor, la dotación de crédito presupuestario ejecutado en materia de infraestructuras productivas de transporte y comunicaciones portuarias. Así pues, al someter a un detenido examen la política económica del transporte marítimo que ha sido implementada por parte de la AA.PP. del Estado en materia de dotación de capital público para con el sistema de transporte portuario gallego de interés general ha sido ciertamente bien considerable en lapso del último quinquenio. Es por ello, pues, que el esfuerzo inversor efectuado entre los ejercicios económicos 1992-1997 se ha encontrado de todo orden destinado a adecuar la oferta portuaria gallega a los niveles de demanda previsible. Para empezar, cabe apuntar a este público efecto que el esfuerzo inversor promovido por parte de la Administración del Estado mediante el *Ente Público Puertos del Estado* y siempre bajo el amparo del principio de legalidad vigente, ha estado orientado a alcanzar una variada gama de objetivos estructurantes. Así pues, al examinar cada uno de los mismos en su conjunto se advierte como se ha pretendido potenciar la consecución de un total de hasta seis *principios rectores*:

- 1) El *principio de legalidad vigente* que es el que regula, *in extremis*, el pleno ejercicio de la actividad del transporte portuario. El aludido principio se encuentra de todo orden desarrollado en base a la promulgación de la *Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de Puertos de Interés General del Estado y de la Marina Mercante* y, posteriormente, en virtud a la promulgación de la *Ley 62/1997 de 26 de Diciembre de 1997* que vino a modificar el contenido de la *Ley 27/1992* (GARRIDO ROSELLÓ, J. E. 1995).
- 2) El *principio de la gestión económica especializada*, el cual se haya por entero destinado a promover la oferta de una eficaz y eficiente prestación de servicio público de transporte dotado éste de unos óptimos índices de calidad. En esencia, pues, la formulación del objetivo expuesto se encuentra estrecha relación con el de la *gestión profesionalizada y por objetivos* de necesario cumplimiento.
- 3) El *principio de eficacia en la explotación económica* del servicio portuario. El propósito de dicho principio no es otro más que el que efectivamente apunta en la dirección de lograr obtener una cuenta de resultados económicos capaz de llegar a posibilitar la autosuficiencia financiera.
- 4) El *principio de la racionalidad inversora* destinada a potencia un necesario equilibrio entre la dotación del capital público invertido y la demanda regular de prestación de servicio público.
- 5) El *principio de la corresponsabilidad fiscal* respecto a aquel tipo de inversiones presupuestarias efectuadas en la red gallega de puertos y tendentes éstas a dinamizar el papel que regularmente tiende a desempeñar la red de puertos de interés general del Estado en los específicos ámbitos territoriales en los que se deja sentir la economía: a escala local, regional y, por último, nacional.
- 6) El *principio de la competitividad empresarial* de la red portuaria gallega de interés general respecto de aquellos otros que concurren en el mercado económico del transporte con unas características análogas a los gallegos. Así pues, el propósito último de tan atractivo principio no es otro más que el que linealmente apunta en la dirección de llegar a comercializar la gestión empresarial de unos óptimos, competitivos y al tiempo especializados servicios portuarios.

A la luz de la propia naturaleza a la que hacen pública mención el conjunto de los *principios rectores* expuestos, un hecho parece quedar meridianamente bien explicitado. Ciertamente, al pretender examinar desde una perspectiva lo suficientemente amplia como en razón la es aquella que se encuentra delimitada por las coordenadas que tienden a individualizar al conjunto de los *principios rectores* oportuna y sucintamente descritos, cabe referir en este mismo sentido que el modelo de política económica del transporte que ha de ser menester instrumentar pasa, de manera inexorable, por la imperante necesidad de que las diferentes AA.PP. dotadas de competencias en materia de planificación y ordenación del territorio tengan perfecta cabida en la elaboración del documento marco en el cual se encuentren glosadas las líneas directrices de la política portuaria regional (ARIÑO ORTIZ, G. 1999). A tal fin, entonces, merece indicar que la Administración del Estado, en virtud a lo legalmente dispuesto en el *Título VIII del texto constitucional de 1978*, disfruta de la dotación de *competencias exclusivas* en materia de: *Bases y planificación general de la actividad económica* según dispone el *art. 149.1.13º* (GÓMEZ BARAHONA, A. 1991). De igual modo también, esta misma Administración Pública ostenta la potestad legal de ordenar la política portuaria nacional en la *red de puertos de interés general del Estado* según lo establecido en el *art. 149.1.20º*, transportes terrestres y ferrocarriles que transcurran por el territorio de más de una CC.AA. (*art. 149.1.21*) y, para concluir, en lo tocante a la ejecución de *obras públicas* que respondan al *interés general*, o bien cuando la realización de éstas, de forma paralela, afecten a más de una CC.AA. (*art. 149.1.24º*). Por lo que ahora se refiere al específico apartado de las competencias de que dispone la AA.PP. de la CC.AA. de Galicia, y siempre según los dictados del *principio de legalidad* dimanado de la *Norma Normarum* o también *Norma Fundamental Española de 1978*, en el texto del propio *Título VIII* se explicita que las CC.AA. dispondrán de aquellas competencias que a tal fin le otorga la *legislación de desarrollo*. Entre la naturaleza de las mismas cumple rendir cuenta de las que se hacen mención: ordenación del territorio (*art. 148.1.3º*), las obras públicas que resulten de interés para el desarrollo económico de la propia CC.AA. de Galicia (*art. 148.1.4º*), los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se encuentre desarrollado integralmente en el interior (*148.1.5º*), en la *Ley del Suelo de Galicia*, en la *Ley de Ordenación del Territorio de Galicia*, y en la *Ley de Régimen Local de Galicia*. A modo de cierre, la Administración Local también dispone de potestad legal para participar abiertamente en la política de planificación de las inversiones públicas a tenor de lo dispuesto bien en la *Ley de Bases de Régimen Local (Ley 7/1985)*, bien en lo establecido en la *Ley de Bases de Régimen Local de Galicia*. En ambas leyes se faculta a las Administraciones Locales a que éstas efectúen sus respectivas políticas que traten de impulsar el desarrollo de las economías locales por medio de los *Planes Generales de Ordenación Urbana (P.G.O.U.)* o, en su defecto, en la redacción de las *Normas Subsidiarias de Usos del Suelo (NN.SS.)* (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. 1999).

Mas, por el contrario, no finalizan ahí el capítulo de las actuaciones programáticas que, en razón, es menester instrumentar en la red portuaria regional gallega de puertos de interés general. Efectivamente, la mala calidad con la que tradicionalmente ha venido prestando servicio público de transporte las infraestructuras físicas de transporte por carretera y ferrocarril han dado origen a que desde tiempos bien lejanos se viniese condicionando de forma notoria las amplias potencialidades económicas de desarrollo regional de que internamente disponía Galicia PÉREZ TOURIÑO, E. *Et. Al.* 1999; GONZÁLEZ LAXE, F. *Et. Al.* 1983). Así,

comenzaremos por dejar constancia de que la oferta de conectividad territorial existente entre Galicia y sus correspondientes mercados potenciales ha venido caracterizada por la presencia de unos bajos niveles de transporte que operaban con una matriz de viaje O-D fijada en el interior del territorio regional gallego (MARCO BORDETAS, L. *Et. Al.* 1972). El resultado de este hecho dio origen a que la estructura productiva regional se encontrase escasamente tecnificada al tiempo que también dotada de un ínfimo nivel de capitalización empresarial y, finalmente, a que el volumen final de su producción se encontrase fundamentalmente destinada a satisfacer el *autoconsumo* (SEQUEIROS TIZÓN, X. G., 1986; DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., 1999). La explicación de este fenómeno puede seguirse con detalle en virtud a la participación de dos indicadores: En primer lugar, en virtud al propio análisis de la escala territorial de las matrices de viaje. De todo orden cierto, al examinar la naturaleza de los tráficos que regular y mayoritariamente operaban en Galicia se aprecia como éstos respondían, inequívocamente, a una componente direccional de acentuado rango intrarregional. Aún más lejos, si se somete a examen la intensidad de los tráficos regionales registrados en la fecha según se consigna tanto en la *I* como en la *II Encuesta Origen Destino del Transporte de Mercancías por Carretera* correspondientes a los años 1965 y a 1975 respectivamente, se descubre como los mayores índices de viaje presentaban una matriz O-D operativa a escala intraprovincial. No obstante lo anterior, al examinar las áreas en las cuales se localizan las mayores densidades circulatorias, según siempre el contenido de las informaciones estadísticas a las que públicamente se ha hecho mérito, cumple dejar constancia de que los mayores volúmenes de desplazamientos efectuados eran los que presentaban una matriz de viaje O-D localizada en el específico ámbito comarcal.

En consecuencia, pues, la dotación de inversión pública destinada a fomentar la oferta de conectividad territorial operativa en la red de puertos de interés general en Galicia, debía, de todo orden, a contribuir a impulsar activamente unas intensas vinculaciones entre los *hinterlands* portuarios gallegos y los propios centros urbanos en los cuales se localizaban los mismos. La importancia de este proceso para con la demanda de transporte marítimo es bien relevante, toda vez que lograría alcanzar una eficaz autonomía de los tráficos respecto de las demandas de movilidad de las áreas urbanas en las que se encuentran geográficamente ubicados los puertos. En paralelo, sería en base a la dotación de crédito presupuestario procedente de la ejecución de tales inversiones públicas para con este operador del transporte el *modus operandi* destinado a reforzar las *áreas de influencia económica potencial directa* y también, por análogas razones, los correspondientes *forelands*, habida cuenta de que se llegarían a incrementar considerablemente los índices de accesibilidad territorial hacia o desde las áreas portuarias regionales.

Contemplado en estos justos términos, pues, cabe indicar que la consecución final de las elevadas potencialidades con las que tienden a ser identificadas las infraestructuras productivas de transporte en el perfecto desarrollo del ejercicio de la competitividad de la economía regional y local pasan, de modo obligado, por la necesidad de salvar un *handicap estructurante* que a lo largo del tiempo ha venido atenazando la modernización de la economía regional gallega. Efectivamente, los adversos efectos deducidos de tal carencia inversora en infraestructuras productivas terrestres de transportes dotadas operativamente de una alta capacidad de carga, han resultado bien perceptibles en el seno de la *ineficiencia* o, si se prefiere, *impotencia* de lograr una eficiente diversificación interna de la estructura productiva

regional gallega. Al lado de lo anterior, cabría hacer notar aquí el bajo nivel con el que tradicionalmente ha venido participando la producción regional gallega en el contexto del mercado exterior, o, incluso, en el propio mercado interior de la economía nacional, toda vez que el producto final no alcanzaba un valor añadido neto en niveles de convergencia similares al obtenido por parte de aquellas otras economías regionales más dinámicas y productivamente más especializadas. A modo de corolario de las reflexiones expuestas tan sólo resta señalar el efecto de la no afluencia de capitales privados destinados éstos a fomentar el desarrollo de sectores productivos estratégicos para con el modelo de política económica de desarrollo regional que cumple instrumentar en Galicia. Ciertamente, en nuestra opinión éste era el indicador capaz de proferir una acertada corrección de la de por sí acentuada *lateralización* que venían evidenciando la distribución sectorial del empleo en favor del sector productivo primario (FERNÁNDEZ LEICEAGA, X. 1998).

En resumidas cuentas, pues, la incidencia conjunta llevada a efecto por parte de cada uno de los diferentes factores que oportunamente han sido descritos debía encontrarse orientada, en razón, a posibilitarle a la economía regional gallega la consecución de unos parámetros de competitividad económica equiparables a los de aquellas economías regionales que abiertamente interactúan en el contexto de un sistema económico abierto y de mercado, cuyos principales signos de identidad viniesen presididos por la internacionalización de las transacciones. Un buen exponente de este aserto lo constituye el hecho de que la dotación de inversión pública en materia de *capital social fijo* portuario ha experimentado un sensible crecimiento real acumulativo en Galicia, el cual viene cifrado en un valor del orden el 5,67% correspondiente al período 1992-1997. Ahora bien, el crecimiento interanual acumulativo de la inversión ejecuta no ha llegado a alcanzar, ni de lejos, los parámetros de convergencia real respecto de la media nacional, por cuanto este mismo valor viene a estar cifrado en el 7,5%.

TABLA 1.

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES PRESUPUESTARIAS EN LA RED DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO EN GALICIA. (MILLONES DE PTS. CORRIENTES DE CADA AÑO)

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997
A Coruña.	1019	887	665	2046	1101	2037
Ferrol-San Ciprián.	358	342	515	544	856	423
Marín-Pontevedra.	555	589	665	574	552	645
Vigo.	966	706	1630	1038	1076	2302
Vilagarcía de Arousa.	336	81	397	373	541	522
Total Galicia.	5226	4598	5866	6570	6122	7926
España.	41418	44924	47854	50231	56014	59414
% G/E	12,6	10,2	12,2	13	10,9	13,3

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

A la vista de las informaciones contenidas en la TABLA 1 se pueden llegar a extraer hasta un total de cuatro conclusiones íntimamente relacionadas con el esfuerzo inversor

efectuado en la red gallega de puertos de interés general del Estado. Uno, la distribución individualizada del montante económico al que ha ascendido la dotación de crédito presupuestario efectuado en cada uno de los cinco puertos gallegos de interés general. Dos, las preferencias inversoras de la Administración del Estado en función de los criterios estratégicos del desarrollo portuario regional. Tres, la tendencia del esfuerzo inversor interanual acaecido en el transcurso del período acotado en Galicia. Cuatro, la participación de las inversiones regionales respecto a la efectuada en el conjunto del Estado. A modo de síntesis, pues, descubrimos como el montante de la partidas de crédito presupuestario ejecutado en el conjunto de la red regional gallega de interés general se ha mantenido relativamente estabilizada entorno a una cifra del orden del 12% interanual. Mas, con todo, el peso específico alcanzado por parte de la inversión presupuestaria tiende a indicar como los mayores niveles se han registrado, por este estricto orden, en Vigo, A Coruña y Marín-Pontevedra (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. 2000).

Finalmente, cabe apuntar unas breves anotaciones encaminadas éstas a centrar convenientemente la importancia que registra el volumen de negocio obtenido por al red gallega de puertos de interés general del Estado. En efecto, como se puede apreciar en el contenido de la tabla nº 2 el balance económico correspondiente a la explotación comercial de la actividad portuaria regional ha posibilitado que se hubiese alcanzado, de forma *cuasi unívoca*, un más que efectivo nivel de *autosuficiencia económica*, independiente, por consiguiente, de las partidas de crédito presupuestario procedentes de los *Presupuestos Generales del Estado*. De todo orden cierto, al examinar la cuenta de resultados de los diferentes puertos gallegos de interés general descubrimos como casi la totalidad ofrecen unos saldos positivos a excepción del de Vilagarcía de Arousa. En consecuencia, pues, este hecho es doblemente significativo por cuanto la explotación económica de la actividad portuaria ha dado origen a un proceso de internalización de los costes finales al tiempo que se tendía a controlar el nivel de endeudamiento externo, en línea con las directrices de la política portuaria nacional.

Antes bien, al tratar de formular algunas de las claves explicativas en base a las cuales la cuenta de resultados de Vilagarcía de Arousa no arroja un saldo positivo, podemos hacer mención a un total de hasta tres factores determinantes. Uno, la fuerte competencia en prestación de servicio público de transporte portuario al que se encuentra expuesto el puerto de Vilagarcía de Arousa, por cuanto su *hinterland* tiende a difuminarse en razón a que se encuentran relativamente próximos los puertos de Pontevedra-Marín y Vigo. Dos, el nivel de demanda regular de transporte alcanzada por este puerto resulta bien bajo, circunstancia ésta que tiende a poner de manifiesto el hecho de que su cobertura territorial resulte esencialmente operativa a escala comarcal. Aún más lejos, si se examinan con detenimiento las características del tejido socioproductivo que se encuentra radicado en el ámbito del área de influencia económica potencial directa del puerto de Vilagarcía descubrimos como se trata principalmente de una estructura empresarial que responde al tipo de las *PYMES*. Por último, el tercero de los factores a los que se ha hecho mención no es otro que el que responde a los bajos estándares de oferta de conectividad versus accesibilidad territorial que en la actualidad registra el puerto de Vilagarcía. En efecto, no coge lugar a la discusión de que uno de los indicadores que en mayor grado participan en la captación de un considerable volumen de tráfico portuario viene a ser el de la disponibilidad efectiva de una oferta pública de comunicaciones y transporte que actúe en régimen de *intermodalidad* entre los principales centros de origen y destino de las mercancías movilizadas. Así, en consecuencia, los bajos niveles de accesibilidad territorial

para con el puerto en cuestión vienen dados por causa de la ausencia de una atractiva oferta de comunicaciones terrestres operativas en régimen de alta capacidad de carga. Es por ello por lo que en este puerto tienden a producirse unas importantes externalidades negativas asociadas, por entero, al la mala oferta de conectividad versus accesibilidad territorial entre los diferentes operadores de transporte respecto del sistema portuario. La naturaleza de las mismas puede quedar glosada en los apartados que siguen:

- 1) Bajos estándares de velocidad comercial.
- 2) Considerable incremento de los tiempos de viaje en cubrir la matriz de viaje O-D.
- 3) Elevado índice de saturación versus congestión de la red viaria de acceso el área portuaria originados éstos por la existencia de tráficos de colisión.
- 4) Pérdida de ventajas comparativas y favorables costes de oportunidad respecto de los puertos regionales que registran unos índices más satisfactorios.
- 5) Deseconomías de escala y relocalización de actividades productivas demandantes de unos mayores niveles de accesibilidad real.
- 6) Presencia de importantes problemáticas medio ambientales para el desarrollo urbano y la economía local.

TABLA 2.

EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE RESULTADOS CORRESPONDIENTE A LA EXPLOTACIÓN DE LA RED REGIONAL DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO EN GALICIA. 1993-1997. (MILL. DE PTS. CORRIENTES)

Puertos	1993	1994	1995	1996	1997	Total
A Coruña.	1151	1852	2331	1263	770	7367
Ferrol-San Ciprián.	409	703	918	711	681	3422
Marín-Pontevedra.	87	205	218	205	168	883
Vigo.	91	599	747	120	304	1861
Vilagarcía de Arousa.	-479	-162	-153	-191	-179	-1164
Total Galicia.	3252	5191	6056	4104	3741	12369
España.	6242	19335	25494	13947	14950	79968
% G/E	52	26,8	23,7	29,4	25	15,4

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración Propia.

Los dos últimos extremos que todavía restan por ser tratados en el presente estudio responden tácitamente al previsible comportamiento que en el futuro llegará a experimentar la red gallega de puertos de interés general del Estado en lo concerniente a la evolución futura de los tráficos. Así pues, el primero de los apartados que requieren nuestra atención viene a ser el volumen de las mercancías movilizadas en cada uno de los puertos de Galicia de interés general y expresadas éstas en términos de toneladas. El segundo de los dos, por su parte, viene a dar viva respuesta a la específica naturaleza de los tráficos portuarios movilizadas según la resultante final de la tipología de las cargas movilizadas: mercancía general, graneles sólidos y graneles líquidos (PUERTOS DEL ESTADO, 1997).

Como bien se puede seguir en el contenido de la TABLA 3, tanto la evolución del tráfico portuario experimentado por parte de los puertos gallegos de interés general como, muy especialmente, las previsiones de captación de volumen de negocio dadas por parte del *Ente Público Puertos del Estado* para el intervalo 2000-2003 permite advertir, ciertamente, como el crecimiento interanual acumulativo resulta siempre positivo según la aplicación de un coeficiente ponderado.

TABLA 3
EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS PORTUARIOS EN LA RED GALLEGA DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. (MILES DE TONELADAS)

Período 1995-2003	A Coruña	Ferrol-San Ciprián	Marín-Pontevedra	Vigo	Vilagarcía	Galicia	España
1995	12209	6896	1324	3075	589	24724	288391
1997	11355	7256	1284	2973	672	23540	288129
1999	12242	7821	1460	3400	1084	26007	301793
2003	13966	8814	1520	3674	1338	29312	327858

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

Por lo que ahora concierne a la propia tipología de las mercancías movilizadas en la red gallega de puertos gallegos de interés general del Estado puede fácilmente observarse en la TABLA 4 como la naturaleza de las mismas tiende a confirmar bien a las claras cuál es el segmento en el cual cada puerto regional se encuentra especializado. En consecuencia pues, y al público efecto de formular, *in grosso modo*, las principales características de los puertos gallegos según la especialización de sus tráficos, cabe apuntar en esta dirección que las magnitudes contempladas en la tabla correspondiente tienden a hacernos notar como el puerto de A Coruña se encuentra esencialmente especializado en el segmento de los graneles líquidos y con una participación digna de ser mencionada en el segmento de los graneles sólidos. El puerto de Ferrol-San Cibrao, por su parte, esencialmente en los graneles sólidos. Los puertos de Pontevedra-Marín y Vigo se han especializado básicamente, y por este mismo orden, en el segmento de los tráficos correspondientes a mercancía general y a graneles sólidos. En última instancia, el puerto de Vilagarcía de Arousa figura operando con una prestación de servicio portuario no plenamente especializada en un segmento concreto del mercado, sino que, en rigor, su cuota de mercado de mercancías movilizadas permite advertir como el volumen de los tráficos resultan ciertamente complementarios. Antes bien, para el caso concreto de este último puerto cumple dejar constancia de que el volumen de negocio totalizado por dicho puerto se encuentra a una considerable distancia de los niveles de mercancías movilizadas por parte de los cuatro puertos gallegos anteriores.

TABLA 4.
ANÁLISIS DE LOS TRÁFICOS PORTUARIOS Y PREVISIONES FINALES TOTALES
PARA 1997-2003. GALICIA. (MILES DE TONELADAS)

Tipología de los tráficos	1997			2003		
	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía General	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía General
A Coruña.	7823	2471	181	8598	4039	269
Ferrol-San Cibrao.	500	6477	279	880	7515	419
Marín-Pontevedra.	4	550	636	8	685	724
Vigo.	6	432	2245	150	432	2687
Vilagarcía.	159	302	203	525	440	303
Galicia.	8492	10232	3544	10161	13111	4402
España.	123396	72363	79767	122771	88978	101473
%G/E.	6,8	14,1	4,4	8,2	14,7	4,3

Fuente: Puertos del Estado. TEMA. Elaboración propia.

4. A modo de epílogo

En el contexto del *Estado de las Autonomías* de la era democrática el modelo de política económica de desarrollo regional que será menester implementar en la CC.AA. de Galicia deberá tener bien presente los notables efectos que a la misma le tienden a ocasionar la red de puertos de interés general del Estado de Galicia. Este tipo de infraestructuras de transportes y comunicaciones contribuyen de manera clara a paliar con éxito el *handicap* del efecto *periferia* en Galicia, posibilitando a la economía regional gallega la consecución de unas amplias externalidades positivas a la hora de canalizar su producción final hacia los mercados nacionales o, incluso, de terceros países. Paralelamente, este tipo de infraestructuras de transportes contribuyen de forma clara y eficiente a lograr una eficiente *integración modal* de los diferentes operadores regionales del transporte, toda vez que son las propias terminales portuarias las que tienden a generar unos elevados niveles de desplazamiento de mercancías. En consecuencia, pues, las terminales portuarias gallegas tienden a generar unas sinergias de transporte que vienen caracterizadas por la comercialización de un producto de transporte ampliamente especializado y complementario, en el seno del cual la demanda regular de servicio tiende a beneficiarse convenientemente de la comercialización de un sistema público de transportes y comunicaciones operativo en régimen de *intermodalidad*.

A título de conclusión, no resulta aventurado sostener aquí que la operatividad de las terminales portuarias gallegas de interés general del Estado son las infraestructuras de transportes que en mejor medida tienden a posibilitarle a la economía regional gallega la consecución de tangibles expectativas de éxito a la hora de canalizar sus respectivos productos hacia mercados ampliamente competitivos en crecientes estándares de calidad y *política tarifaria*.

Bibliografía

- ARIÑO ORTIZ, G. Et. Al. (1999) *Principios de derecho público económico. Modelo de Estado, Gestión Pública, Regulación Económica*. Ed. Comares. Fundación de Estudios de Regulación.. Granada.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. (1999) "La articulación territorial de Galicia con el resto del Estado. Aportaciones de la conectividad al desarrollo regional", pág. 15-35. *Revista de Construcciones, Comunicaciones y Transportes*, núm. 82. Ministerio de Fomento. Madrid.
- (2000) "La política portuaria y sus efectos en la red regional de puertos de Galicia", en la obra colectiva: *Puertos y transportes marítimos. Nuevos retos en el Siglo XXI*. Asociación de Estudios Portuarios y Marítimos. Las Palmas de Gran Canaria.
- (2000) "Contribución de los sistemas de transportes al desarrollo regional de Galicia", en DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., HERNÁNDEZ BORGE, J. & PATIÑO ROMARÍS, C. A. *O Turismo en Galicia*. Excma. Diputación Provincial de Pontevedra. Pontevedra.
- DE RUS MENDOZA, G. (2000) *Los servicios de transporte aéreo, marítimo y terrestre: estructura económica y regulación*, pág.22-34. Documento de trabajo 93-08. FEDEA.
- FAUST, P (1985) *El papel de los puertos en el desarrollo económico*. Institute of Shipping Economics. Bremen.
- (1985) *Multimodal transport*. Edit. Institute of shipping economics. Bremen. Port management textbook.
- FERNÁNDEZ ANTONIO, J. R. "La marina mercante española ante el Mercado Único Europeo", en: DE RUS MENDOZA, G. (Coord.) *Economía y política del transporte: España y Europa*. Edit. MOPT. Edit. CIVITAS. 1992. Madrid.
- FERNÁNDEZ LEICEAGA, X. (1988) "Población e crecimiento económico na Galicia do século XX", pág. 125-144, en: DE JUANA, J. y CASTRO, X. (Direc.) *Grandes transformacions na historia contemporánea de Galicia. X Xornadas de historia de Galicia*. Edit. Excma. Diputación de Ourense.
- GARRIDO ROSELLÓ, J. E. (1995) "La ordenación portuaria de la zona de servicio en los puertos del Estado. El Plan de utilización de los espacios portuarios", pág. 13-54. *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*. Núm. especial monográfico sobre puertos. Madrid.
- GÓMEZ BARAHONA, A. (1991) *La planificación económica regional: Análisis jurídico*. Edit. Ministerio de Economía y Hacienda. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid.
- GONZÁLEZ LAXE, F., DE LLANO MONELOS, G., y DE LLANO MONELOS, P. (1999) *Análisis económico del sistema portuario gallego*. Instituto de Estudios Económicos. Fundación Pedro Barrié de la Maza. A Coruña.
- GONZÁLEZ LAXE, F. Et. Al. (1983) *Estructura económica de Galicia*. Edit. Alianza. Madrid.
- GOSS, R. (1992) "La política marítima en la Comunidad Europea", en: DE RUS MENDOZA, G. (Coord.) *Economía y política del transporte: España y Europa*. Edit. MOPT. Edit. CIVITAS. Madrid.
- MARCO BORDETAS, L. (1977) *Incidencia del transporte en el desarrollo regional*. Presidencia del Gobierno. Madrid.

- MARROQUÍN MOCHALES, J. L. (1995) "Utilización del dominio público portuario: autorizaciones y concesiones. Régimen económico", pág. 123-154, en *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*. Número especial monográfico sobre puertos. (Varios). Núm. 145. Madrid.
- PUERTOS DEL ESTADO (1988) *Marco Estratégico. Sistema Portuario de Titularidad Estatal*. Edit. Puertos del Estado. Madrid.
- RODRÍGUEZ DAPENA, A. (1998) "Tipología de modelos de transporte y su aplicabilidad como herramienta de planificación portuaria", en: RODRÍGUEZ DAPENA, A. *Modelos de transporte en el ámbito portuario. Aplicabilidad y experiencias recientes*. (Coord.) *Foro Puertos del Estado en el marco del X Congreso Panamericano de ingeniería de tránsito y transporte*. Edit. Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. 1998.