

Reflexiones acerca de la dotación de inversión pública en infraestructuras de transportes y comunicaciones y su contribución al desarrollo regional de Galicia

JOSÉ ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ

Universidad de Santiago

1. Introducción

La dotación de inversión pública en materia de infraestructuras productivas básicas de transportes y comunicaciones constituye uno de los pilares claves en torno a los que, en rigor, debe encontrarse sustentado todo modelo de política económica de desarrollo regional que será menester implementar en el seno de la Comunidad Autónoma de Galicia para el escenario *del Estado de las Autonomías*. Contemplado desde esta perspectiva, pues, puede decirse, sin que ello induzca a equívoco, que todo esfuerzo inversor en materia de infraestructuras públicas de transportes y comunicaciones o, si se prefiere, en *capital social fijo* de transportes y comunicaciones, contribuyen de manera bien destacada a alcanzar un amplio elenco de *principios rectores* amparados todos ellos en el texto de la *Carta Magna española de 1978*. En primer lugar destacaremos, a tenor del propio interés que tal principio despierta en el marco de la política económica de desarrollo regional, a aquél principio rector destinado a proferir la consecución *del interés general y el bien público* como fórmula idónea y la vez eficaz para que todos los territorios autonómicos que conforman el Estado Nacional alcancen *la igualdad de oportunidades*. En segundo lugar cumple situar aquí al principio de la *solidaridad interterritorial del Estado*, el cual deberá asegurar la corrección puntual de cuantos desequilibrios interregionales sean detectados, para, de este modo, fomentar la *cohesión económica y social* que deberá sustentarse en un equitativo y justo reparto de la riqueza nacional. En último extremo dejaremos constancia del relieve que ciertamente adquiere el principio rector de la *planificación económica regional*, por ser éste el *modus operandi* destinado a que Galicia logre instrumentar un modelo de política económica sustentada, por entero, en *el desarrollo integral de las potencialidades endógenas de la economía regional gallega*.

2. El papel dinamizador de las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el Estado de las Autonomías

En el contexto del *Estado de las Autonomías* la política económica de desarrollo regional pasa por la dotación de *capital social fijo* en materia de infraestructuras productivas básicas de transportes y comunicaciones. Así pues, en este texto se ha pretendido estudiar con detenimiento la participación que ejerce dicho tipo de inversiones en *aras* del desarrollo de la economía regional gallega. En consecuencia, entonces, comenzaremos por indicar que son múltiples y bien diversos los factores que en mayor o en menor medida participan en la dinamización de la economía regional por *causa-efecto* de la dotación de inversión pública en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones. Así pues, al pretender enunciar a alguna de las consecuencias más directas con las que cumple identificar a los efectos que la dotación de *capital social fijo* en materia de transportes y comunicaciones ejerce en un territorio regional dado comenzaremos por hacer explícita referencia a la dotación de accesibilidad *versus* conectividad territorial, la ordenación del territorio regional, los efectos económicos que dichas infraestructuras le suponen a la estructura productiva regional, la modernización integral y progresiva del tejido productivo regional, la especialización de la economía regional en cuanto a sectores productivos, la dinamización de las economías locales, etc. (STERN, 1991).

En síntesis, pues, la dotación de *capital social fijo* en materia de transportes y comunicaciones contribuye a posibilitar con acierto la consecución final de hasta un total de tres relevantes efectos sobre el modelo de política económica de desarrollo regional que, en razón, resulta menester implementar en la Comunidad Autónoma gallega. De partida haremos figurar aquí que la dotación de crédito presupuestario ejecutado en concepto de infraestructuras productivas de transportes y comunicaciones constituye un factor no pagado del proceso de producción (BIEHL, D. 1986; RAPÚN GÁRETE, *et. al.*). Es por ello, pues, por lo que la estructura productiva regional de Galicia tenderá a experimentar la consecución de unos beneficiosos efectos que estarán presentes, especialmente, en las fases de comercialización de la producción final regional y, de modo análogo al anterior también, en las etapas de adquisición de las materias primas. Así pues, al tratar de formular este mismo aserto en términos bastante más comprensibles a los anteriores cabría apuntar que los estándares de productividad obtenidos por parte de la actividad empresarial gallega tenderán a mejorar notablemente por causa de la entrada en servicio de una infraestructura pública de comunicaciones y transportes. En consecuencia, el papel que las mismas ejercerán respecto del desarrollo de la economía regional gallega no será otro más que el que de llegar a contribuir de forma eficiente a facilitar un efectivo y ágil acceso de la producción final de la empresa hacia sus respectivos mercados potenciales.

En segundo extremo, cabe hacer notar que las infraestructuras productivas de transportes y comunicaciones posibilitan de manera creciente la *permeabilización* de las producciones regionales en mercados crecientemente selectivos en estándares de calidad y precio y, por consiguiente también, acentuadamente competitivos en lo concerniente a la captación de meritorias cuotas de mercado por parte de sus productos (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. 2000). En definitiva, pues, la importancia que llegará a suponer la incidencia de este mismo factor,

esto es, la progresiva captación de significativas cuotas de mercado, tenderá a venir justificada en virtud de las ventajas comparativas y favorables *costes de oportunidad* de que disfrute el tejido productivo regional en competencia con el existente en los demás territorios autonómicos que conforman la organización territorial del Estado. En conclusión, pues, será en virtud a la progresiva captación de crecientes cuotas de mercados potenciales uno de los indicadores económicos que de un modo más diáfano tienden a repercutir en la consecución de una modernización progresiva e *integral* de la economía regional gallega.

Contemplado desde el prisma de los términos que han sido descritos cumple hacer notar aquí que, en rigor, diversas son las variables que inciden en la competitividad de la economía regional, y, por consiguiente también, en la captación de crecientes cuotas de mercado. En efecto, en la medida en la que las infraestructuras productivas básicas de transportes y comunicaciones posibilitan, *in extremis*, la modernización de la economía regional gallega, en la justa medida también este tipo de inversiones públicas explican, desde una óptica externa, la apertura de la economía regional gallega hacia unos mercados cumplidamente exigentes en cuanto a la calidad final de las producciones a comercializar. Así, a raíz de tales sinergias, pues, cabe indicar que el comportamiento regular que en el futuro deberá seguir la economía regional gallega vendrá caracterizada, sin que ello nos induzca a equívoco alguno, por la puesta en funcionamiento de un conjunto de actuaciones destinadas todas a dar una puntual respuesta a la existencia de una economía abierta y de mercado (FUENTES QUINTANA, E. 1995). Es por ello, por lo que resulta de todo orden lógico señalar que las primeras actuaciones a realizar por parte del capital empresarial vendrá presidido, precisamente, por la dotación de inversión presupuestaria en los conceptos de capital intensivo (medios tecnológicos) y capital humano, al público efecto de mejorar convenientemente los estándares de la productividad final de la economía regional (VENCE DEZA, X. 1986).

En tercer y último extremo haremos figurar, evidentemente, a las consecuencias que toda economía regional tiende a experimentar una vez que pasa a hacerse efectivo la dotación presupuestaria en *stock de capital público* de infraestructuras de transportes y comunicaciones (MUNNELL, A. H. 1990; ARGIMÓN, K, y MARTÍN, M. J. 1993). Así pues, al tratar de enunciar de manera breve algunos de los indicadores con los que usualmente se identifica a todo esfuerzo inversor en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones señalaremos, de partida, a los benignos efectos que habría de experimentar el mercado de trabajo regional (HIRSCHMAN, A. I. 1981). Ciertamente, los índices de empleo sectorial directos e inducidos tenderán a experimentar un ostensible crecimiento que contribuirá a dinamizar económicamente a aquellos sectores íntimamente vinculados a cada una de las tres fases de las que consta la dotación de *capital social fijo*. Por otra parte, no merece que se pase de manera inadvertida el hecho de que la dotación de crédito presupuestario en la materia que aquí ocupa nuestro interés, esto es, dotación de *capital social fijo* de transportes y comunicaciones, tiende a generar unas importantes sinergias de atracción de capitales privados por causa de las crecientes ventajas comparativas imputables a la economía regional gallega y, por consiguiente, de los óptimos niveles de competitividad (IDASA, 1976; PÉREZ TOURIÑO, E., *et. al.* 1999).

En resumidas cuentas, pues, una vez que ha sido convenientemente reflexionado el capítulo de los efectos con los que cabe identificar el esfuerzo inversor en materia de unas infraestructuras productivas básicas de naturaleza similar, resulta evidente inferir que la construcción

de las mismas tenderá a revertir en, primero, la aparición de fenómenos de *crowding-in* (TRUJILLO, G. 1997). Así, al tratar de determinar con precisión la específica naturaleza de este tipo de fenómenos cumple que se indique a este mismo efecto que tales inversiones inciden en las fases de relocalización de empresas, en la llegada de actividades empresariales procedentes de otras áreas regionales por causa de las amplias y ventajosas expectativas con las que tiende a ser percibida la economía regional gallega, así como también, como resulta evidente, a la generación de tejido productivo *ex novo* en el seno del territorio regional por causa de las ventajas comparativas a las que puntualmente se ha hecho mérito (RICHARDSON, H. W. 1973).

Como corolario o epílogo de cada uno de los tres factores a los que oportunamente se ha hecho referencia aún tendría cabida la formulación breve de un cuarto: la contribución de las infraestructuras productivas básicas de transportes y comunicaciones a impulsar la ordenación del territorio regional. De todo orden cierto, no resulta novedoso señalar aquí las amplias y a la vez relevantes implicaciones que las infraestructuras de transportes y comunicaciones ejercen en materia de ordenación del territorio. En primer lugar cabe hacer una significativa mención a que es el esfuerzo inversor ejecutado en un tipo de infraestructuras de análoga naturaleza el que contribuye de forma ejemplar a posibilitarle al territorio regional la articulación y vertebración interna de Galicia (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. 2000; *PDI 1993-2007*). Así, entonces, en este sentido puede ser apuntado que la capacidad de gasto público hecho efectivo en materia de *stock de capital público* de transportes y comunicaciones tienden a externalizar unos benignos efectos en materia de dotación de conectividad territorial al sistema de asentamientos regionales. En paralelo, no debe ser omitido el hecho de que son las propias infraestructuras de transportes y comunicaciones las que generan en el territorio regional de referencia la consecución de unas notorias externalidades positivas por parte de la estructura productiva regional:

- 1) Generación de empleo directo e inducido en sectores productivos íntimamente relacionados con la actividad de la construcción.
- 2) Reducción de costes finales fijos por concepto de transporte en los procesos en los que participa el tejido productivo regional: adquisición de materias primas, transformación, almacenaje y distribución de las producciones hacia los mercados.
- 3) Conformación de un complejo proceso de gestión y control en el cual se encuentran bien representadas las actividades del transporte: la *logística*.

Así pues, esto mismo formulado en unos términos más simples vendría a querer significar que los beneficios empresariales deducidos de la prestación de servicio público de transportes se encuentran bien presentes en la cuenta de resultados de las empresas, toda vez que la calidad de la prestación de dicho servicio público de transporte constituye un factor no pagado de los costes finales de producción (ASCHAUER, D. 1989; HERCE y DRAPER, M^a, 1993).

En resumidas cuentas, pues, será la calidad resultante con la que abiertamente participan las infraestructuras de transportes y comunicaciones que en cada período se encuentran operativas o, si se prefiere, por cuanto ello es sinónimo de lo mismo, abiertas al tráfico comercial, el factor que concluye por ocasionarle a la estructura productiva regional la consecución de una considerable *tasa de ahorro* a la hora de llevar a su último extremo el sistema de producción. En consecuencia, pues, una cuestión parece quedar meridianamente clara de todo cuanto se ha hecho mérito. En efecto, al no ser menester la amortización de los costes finales a los que hipotéticamente asciende la construcción de infraestructuras

públicas de transportes y comunicaciones con cargo íntegro a la definición de una *política tarifaria* a aplicar por parte de cada entidad empresarial, las partidas monetarias ahorradas pueden pasar a formar parte de *actuaciones estratégicas de empresa (planes estratégicos de empresa)*, destinadas todas a proferir el incremento continuado del volumen de negocio y, en paralelo, la consiguiente penetración en mercados crecientemente selectivos en estándares de calidad y precio. Examinado desde el prisma que fijan las coordenadas que han sido expuestas más arriba no resulta aventurado sostener aquí que, a nuestro juicio al menos, la naturaleza de las *actuaciones estratégicas de empresa* tenderán a encontrarse circunscritas a impulsar una bien significada mejora en las vertientes *organizativa, funcional y operativa* con que la actividad empresarial concurre en el conjunto de la economía regional, nacional *versus* internacional, toda vez que en el presente se están haciendo efectivas, de manera creciente, unas fuerzas *internacionalizadoras* en el seno de los flujos económicos.

En definitivas cuentas, pues, las implicaciones que cabe imputarle a las infraestructuras de transportes y comunicaciones respecto del sistema productivo regional gallego deben tratar de ser contemplarlas desde la óptica de que cada una de las mismas no tendrá otro propósito más que el de impulsar de manera acertada factores tan determinantes para el desarrollo regional gallego como en razón sí resultan ser los que incentivan el incremento de los estándares de competitividad y productividad final. De igual modo también, para que ambas pretensiones disfruten de tangibles expectativas de éxito se hará menester que entre las estrategias empresariales destinadas bien a mejorar sus correspondientes cuadros de resultados económicos, bien a lograr incrementar su cuota de mercado final, o, incluso también, como resulta obvio, a elevar de manera acorde a la calidad de la producción regional en el momento de competir por la *penetración en economías abiertas, especializadas y selectivas*, la formación *versus* cualificación continuada de los recursos humanos. El conjunto de todos y cada uno de estos factores se dejan sentir de manera bien sensible en las fases en las que se produce la orientación final de la producción regional gallega hacia sus respectivos mercados potenciales, habida cuenta de que una de las más importantes *estrategias* empresariales es aquella cuyo objetivo se encuentra fijado, precisamente, en la concreción de una determinada *política tarifaria*.

3. Las infraestructuras de transportes y comunicaciones como agentes de la dinamización del desarrollo regional

La particular participación que ejercen las infraestructuras de transportes y comunicaciones en lo concerniente a la dinamización de las economías regionales de referencia es uno de los fenómenos unitariamente más aceptados por parte de la doctrina de la economía regional (ASCHAUER, 1989). Así pues, para que tan benignos efectos se puedan materializar en el territorio resulta menester la elaboración de un modelo de planificación integral de la política económica de desarrollo regional que vaya aquella acorde a las particularidades económicas, sociales, históricas y territoriales de Galicia y, por tanto, destinada a la consecución de los objetivos que de seguido pasamos a enumerar:

- a) La necesidad de potenciar oportunamente a la economía regional gallega a fin de que ésta tienda a especializarse paulatinamente en el marco de su concurrencia en el escenario de una economía abierta y de mercado, y con unos flujos cada vez más internacionalizados.

b) La necesidad de propiciar la modernización integral y efectiva del tejido socioproductivo gallego, en función de la conveniente implementación de una política económica de desarrollo regional que a su tiempo se encuentre sustentada en la diversificación de la estructura productiva gallega, al público efecto de que sus productos resulten ampliamente competitivos en estándares de calidad y *política tarifaria*.

c) La instrumentación de un activo programa de inversión pública de capitales orientados éstos a incentivar la vitalidad de la economía regional en términos de adquisición de ventajas comparativas y favorables *costes de oportunidad*, venidos éstos de proferir la oferta pública de un tipo de infraestructuras productivas de transportes y comunicaciones.

d) Contribuir de manera eficiente a que en el marco del diseño de un modelo de planificación económica del desarrollo regional se logre alcanzar el *principio rector del interés general*, el *bien público* y la consecución de la *igualdad de oportunidades*.

e) Contribuir a que el esfuerzo inversor ejecutado en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones origine en la estructura empresarial regional un activo proceso de inversión de capitales privados destinados a fomentar la mejora progresiva de su oferta productiva, a diversificarla paulatinamente y, a modo de cierre, a que ésta resulte cumplidamente competitiva en la creciente captación de cuota de mercado.

f) Fomentar la definición de un escenario de colaboración y coordinación institucional como premisas válidas destinadas a impulsar la concreción de una política de concertación fiscal entre AA.PP. dotadas territorialmente de competencias en materia de transportes y comunicaciones.

Examinado desde la perspectiva que muestran las informaciones referidas a los dos epígrafes tratados, pues, nos encontramos anclados en una posición inmejorable para pasar a analizar con detenimiento cuál es el peso específico que ciertamente ostenta la economía regional gallega en el contexto de la del conjunto del territorio nacional. Se trata, en suma, de efectuar un *corte diametral* a varios de los indicadores cualitativos que contribuyen de manera fiable a indicarnos la relativa pujanza con la que viene participando la política económica de desarrollo regional implementada en el contexto de la década de los años 1990. Como es público y notorio, este período en Galicia tiene unas fuertes repercusiones en materia de inversión en *stock de capital público* de transportes y comunicaciones. Así, en primer lugar merece que se haga notar aquí que la década de los años 1990 se corresponde, en materia de planificación del gasto público en concepto de infraestructuras productivas de transportes y comunicaciones, con la fase de vigencia del *I Plan General de Carreteras del Estado Democrático español 1984-1991* aprobado por el *Gobierno del Estado* en fecha de *11 de Diciembre de 1986* y posteriormente sancionado por el *Congreso de los Diputados el 20 de Marzo de 1986*, así como también a la prorrogación del mismo (*Plan Puente 1991-1993*) en virtud a la promulgación del *Real Decreto Legislativo 3/1988* que venía a suponer la ampliación y vigencia del *I Plan General de Carreteras* hasta el horizonte temporal fijado en el ejercicio económico de 1993. En segundo extremo haremos especial mención aquí a la definición del *Plan de Director de Infraestructuras 1993-2007* que fue el modelo de planificación que regularía el proceso inversor propuesto por la AA.PP. del Estado para buena parte de este decenio así como la primera mitad de los años 2000. En último lugar, aunque evidentemente ello no en importancia, cumple que dejemos constancia aquí de la aprobación por parte del *Ejecutivo* de la AA.PP. de Galicia, primero, y promulgación por parte del *Parlamento de Galicia*, después, del *Plan de Estradas de Galicia 1990-2000* (MÉNDEZ SARMIENTO,

J. A. 1989). La importancia que, en razón, ciertamente ostenta el último de los tres modelos de planificación de las infraestructuras de transportes a las que se ha hecho expresa mención es de todo orden manifiesta. Para empezar, en la referida propuesta de planificación de tal tipo de inversiones ejecutadas con cargo íntegro a los presupuestos de la CC.AA. de Galicia hay que tratar de contemplarlo desde el plano de la necesidad de impulsar con urgencia un concreto modelo de política de ordenación del territorio regional. A renglón seguido de lo expuesto podemos hacer figurar también a la perentoria necesidad de tratar de *estructurar* la red de comunicaciones regional, a fin de que ésta posibilite la consecución de tres destacados efectos: primero, la efectiva y a la vez eficiente vertebración territorial de Galicia, por cuanto este efecto se constituye en una de las premisas básicas destinadas a proferirle al territorio regional gallego la consecución del *equilibrio territorial*. Segundo, la corrección progresiva de los de por sí manifiestos y relevantes desequilibrios intrarregionales. Así pues, enunciado de este modo resulta obvio que las sinergias de dicho modelo de planificación se encontraban netamente próximas a la implementación del principio de la *solidaridad intrarregional* y el de la *cohesión económica y social* de Galicia. El tercero y al tiempo último de los efectos públicamente descritos en el encabezamiento no es otro que el que alude a la difusión de la *igualdad de oportunidades*.

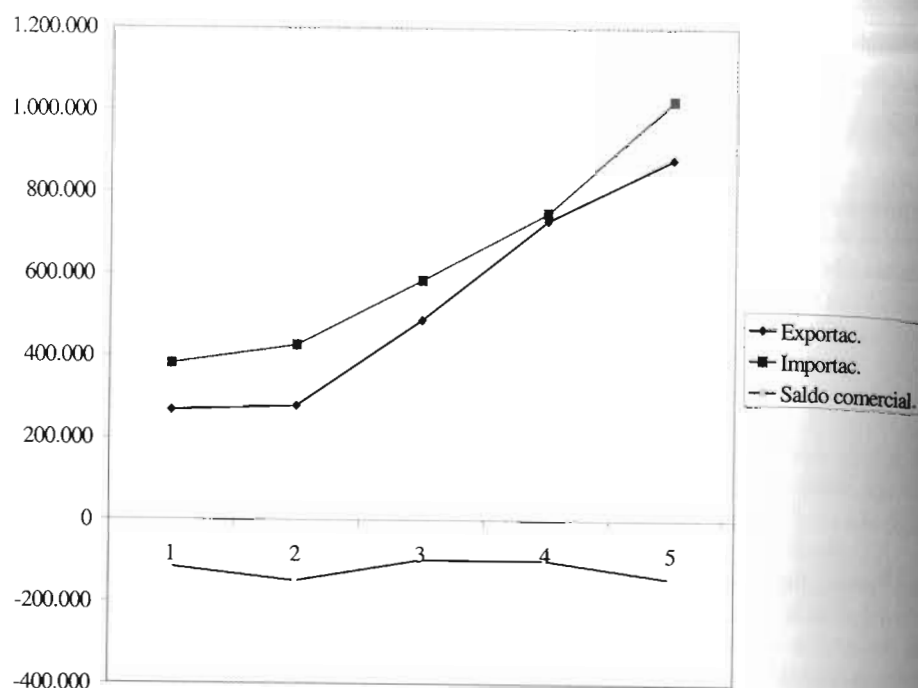
En síntesis, pues, en las tablas siguientes se ha considerado conveniente estudiar de una manera lógica y ordenada el peso específico de la economía regional gallega respecto a la del conjunto del Estado. Así pues, en la primera de las tablas tendremos la oportunidad de someter a un sucinto examen la participación de la balanza comercial de Galicia correspondiente ésta a la mayor parte del período de los años 1990. El resultado de los registros correspondientes a la balanza comercial de Galicia permitirá que se conozca de manera aproximada a la realidad cuál es el nivel de *internacionalización* de la economía regional gallega. De manera análoga a la anterior, será la información detraída de tal variable la manera de conocer en buena medida el nivel de competitividad de que disfruta la economía regional gallega a la hora de que la producción final de la misma tienda a ser introducida en unos mercados selectivos en índices de calidad y precios. En consecuencia, pues, y a fin de que se obtenga un nivel de información cumplidamente más elevado se ha estimado pertinente la introducción de la balanza comercial gallega distribuida por provincias. El interés de la misma se encuentra centrado en la necesidad de estudiar cuál es la participación que por separado contabiliza cada una de las diferentes provincias galaicas. En la última de las mismas haremos acopio, esta vez, de la particular evolución que ha experimentado el índice de la productividad de la economía regional gallega mensurada ésta en términos de *PIB/habitante*.

TABLA 1.

EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL REGIONAL GALLEGA. 1990-1998.

Balanza comercial	1990	1992	1994	1996	1998
Exportaciones	267652	278754	488596	731583	882031
Importaciones	381644	426757	585705	750622	1022321
Saldo comercial	-113922	-148003	-96072	-97109	-140291
Tasa de cobertura (%)	70,1	65,3	83,4	97,5	86,3

Fuente: ICEX. Elaboración propia.



Como se aprecia en la TABLA 1, la balanza comercial gallega correspondiente al período de 1990-1998 tiende a dejar al descubierto hasta un total de cuatro conclusiones claras:

1) El *saldo comercial* correspondiente a la balanza gallega refleja la presencia de un continuado *déficit comercial* para todo el conjunto del período, síntoma éste inequívoco de que la participación de las importaciones ha excedido en mucho al propio capítulo exportador.

2) La *tasa de cobertura*, o, lo que es sinónimo de lo mismo, la participación de las exportaciones respecto de las importaciones regionales, correspondiente a la balanza comercial gallega se ha mantenido ciertamente distanciada de la media nacional salvo en el ejercicio económico de 1996 fecha en la que casi se produjo una *convergencia real* en el cómputo de tal magnitud.

3) El ritmo de las exportaciones regionales ha experimentado un ostensible y continuado crecimiento respecto de los propios niveles con los que las importaciones gallegas venían participando en el conjunto de nuestra balanza comercial. Así, resulta de interés que destaque ahora al expansivo crecimiento que ha conocido el montante de las exportaciones gallegas a partir del ejercicio económico de 1996 y siguientes.

4) El ritmo o cadencia que en el período tratado ha conocido el capítulo de las importaciones gallegas muestra bien a las claras la presencia de una marcada tendencia progresiva en cada uno de los ejercicios atendidos. Ahora bien, como se puede advertir en la *línea tendencial* que muestra la tabla, el montante de las mismas deja al descubierto como la economía gallega había tratado de efectuar un considerable esfuerzo de *racionalización* en la ejecución del gasto destinado a la adquisición de productos foráneos. El fiel reflejo de tan sintomático

comportamiento se encuentra claramente reflejado en el nivel de crecimiento interanual acumulativo para todo el conjunto del período. No obstante lo anterior, será a partir del ejercicio económico de 1996 el momento en el cual se llegue a advertir la presencia de un *punto de inflexión* que tendió a reflejar la existencia de una marcada vocación importadora por parte de la economía gallega.

Las razones que pueden ser aducidas para explicar el advenimiento de tan singular comportamiento son públicas y notorias. En un extremo habría que situar al hecho de que la economía regional gallega ha logrado experimentar un continuado proceso de modernización destinado éste a que la misma pudiese llegar a participar con fundamentadas expectativas de éxito en el marco de una economía interdependiente y abierta hacia los mercados. Un buen ejemplo de esto último ha venido dado en virtud a la suscripción, primero, y entrada en vigor, después, del *Acta Única Europea*. La repercusión final de este hecho se ha dejado sentir con puntualidad en que la economía regional gallega comenzase a resultar crecientemente *permeable* a la penetración de productos de terceros países, pero, de entre los mismos, haremos una especial mención a la incidencia que están teniendo las producciones de aquellas economías pertenecientes al conjunto de los Estados miembros que internamente constituyen la *Unión Europea*.

En la TABLA 2 se propone someter a análisis la balanza comercial correspondiente a cada una de las provincias gallegas. Así pues, en el seno de la misma podemos descubrir dos hechos de significado relieve: uno, las economías provinciales que en mayor medida reflejan un mayor nivel de apertura hacia mercados de terceros países se corresponde *simétricamente* con las atlánticas: Pontevedra y A Coruña. Ahora bien, como oportunamente se ha recogido en la tabla correspondiente la balanza comercial de las dos provincias atlánticas refleja la existencia de *disimetrías* no exentas de interés para el comentario que se sigue. Para empezar, cabe hacer mención a que es Pontevedra la que ostenta los niveles mayores de exportaciones *versus* importaciones, si bien el *balance comercial*, aunque positivo, tiende a aproximarse hacia un considerable *equilibrio* entre ambas magnitudes. Por lo que hace referencia a la balanza comercial de A Coruña, los datos son en sí mismos plenamente concluyentes. Ciertamente, la balanza comercial de A Coruña exterioriza la presencia de un mercado peso importador, factor éste que tiende a traducirse en la consecución de un *saldo comercial* muy negativo al tiempo que la *tasa de cobertura* se sitúa en niveles bastante bajos.

El segundo de los hechos advertidos es el que tiende a ponernos en antecedentes de que son las dos provincias interiores las que continúan registrando una balanza comercial cuya característica más evidente viene a ser aquella que hace especial referencia al bajo nivel de participación en el mercado internacional, como así lo prueba el hecho de que los capítulos de las exportaciones e importaciones alcancen unos modestos valores.

En la TABLA 3 y en su GRÁFICO correspondiente nos proponemos estudiar la evolución que ha conocido el nivel de la productividad de la economía regional gallega expresada ésta en términos de *PIB/habitante*. Así pues, en la tabla se puede observar con detalle como la participación de esta magnitud tiende a revelar bien a las claras como en Galicia se ha producido un crecimiento interanual acumulativo siempre positivo para el conjunto del período 1994-1998. Mas, con todo, un factor tiende a capitalizar en exceso nuestra atención. Ciertamente, al examinar la participación del índice del *PIB/habitante* de Galicia respecto de la media de la economía nacional se puede advertir como la economía de Galicia dista en bastante de lograr una efectiva *convergencia real* respecto de análogos valores de la economía nacional.

Aún más lejos, si tratásemos de contrastar los valores del *índice del PIB/habitante* de Galicia respecto de aquellas economías regionales más dinámicas el resultado habría sido muy otro, y éste vendría marcado, en rigor, por la existencia de una *brecha* aún mayor (25 puntos porcentuales de diferencia).

TABLA 2.
EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL REGIONAL DISTRIBUIDA
POR PROVINCIAS EN GALICIA. 1998

Provincia	Exportaciones		Importaciones		Saldo	Tasa cobertura
	Total	% p/G	Total	%p/G		
A Coruña.	220138	29,96	312792	30,6	-92654	70,38
Lugo.	41150	4,67	42288	4,14	-1138	97,31
Ourense.	48977	5,55	22897	2,24	26080	21390
Pontevedra.	571765	64,82	644343	63,03	-72578	88,28
Galicia.	882031	5,41*	1022321	5,15*	-140291	86,28*
España.	16289592	—	19838005	—	-3548413	82,11

Fuente: ICEX. Elaboración propia.

(*) Participación porcentual de Galicia respecto de la media nacional.

TABLA 3.
EVOLUCIÓN DEL PIB/HABITANTE EN GALICIA Y ESPAÑA. 1994-1998

Territorio	1994	1995	1996	1997	1998
Galicia.	1505496	1617455	1709024	1813881	1942136
España.	1775861	1918420	2034995	2156130	2301072
Índice por habitante (E=100)	84,78	84,31	83,98	84,13	84,4

Fuente: Fundación FIES. BBV. IGE. Elaboración propia.

Las informaciones recogidas en la TABLA 4 y el gráfico correspondiente nos muestran cuál ha sido la evolución que ha experimentado las variaciones del PIB en la economía de Galicia y en la española entre 1986-1998. Así pues, como se aprecia las informaciones son manifiestamente concluyentes como para que nos extendamos en exceso en el comentario de tal magnitud. Si acaso, únicamente podríamos añadir aquí que la economía regional gallega se encuentra todavía lejos de poder alcanzar un eficiente grado de *convergencia real* respecto de la economía española y no digamos respecto de la de los países que conforman la U.E. por cuya causa Galicia se encuentra integrando parte de las regiones *Objetivo nº 1*.

Evolución del PIB/habit.

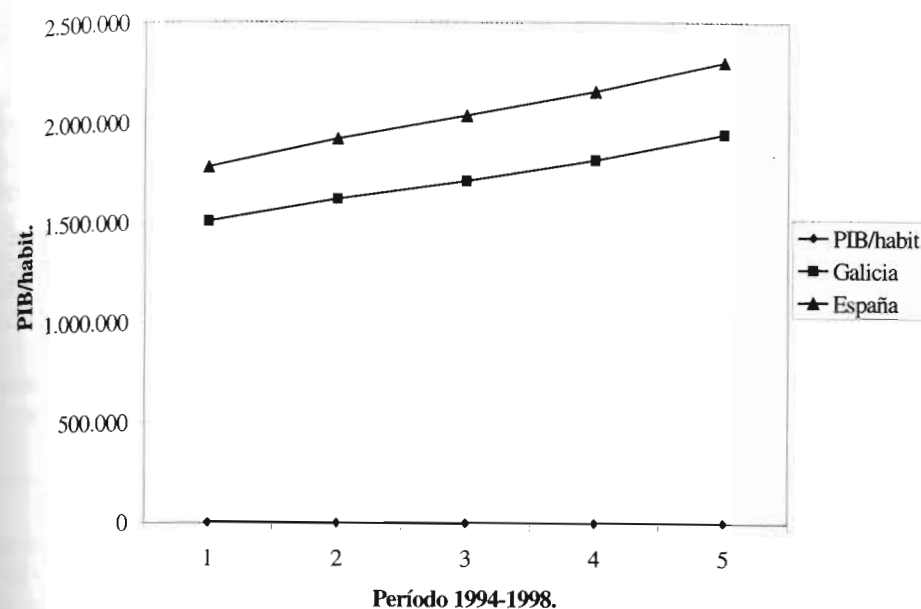


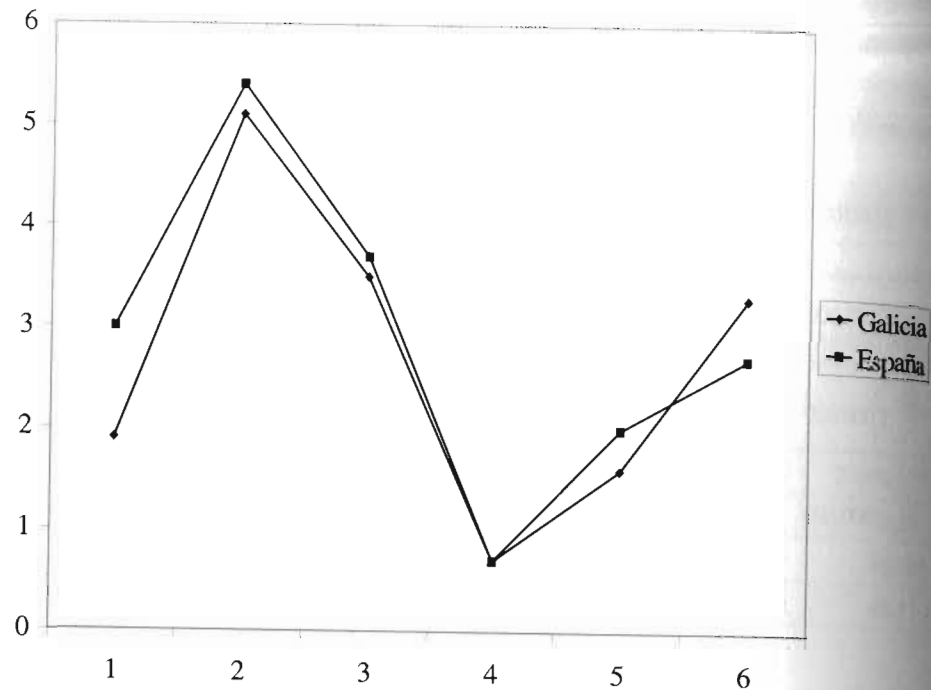
TABLA 4.
VARIACIONES DEL PIB EN GALICIA Y EN ESPAÑA. 1986-1998

PIB	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998
Galicia	19	51	35	7	16	33	40
España	30	54	37	7	20	27	46

Fuente: INE. BBV. Elaboración propia.

Asistidos, pues, a esta parte del comentario la lectura que puede ser detraída de la participación individualizada de tales valores no es otra que la que contribuye a explicarnos con precisión cuáles son los principales *estrangulamientos* o, si se prefiere, cuáles son las *debilidades* a las que con urgencia deber hacer frente la política económica de desarrollo regional que debe ser instrumentada en la CC.AA. de Galicia:

1) La necesidad de fomentar una adecuada capitalización de las estructuras empresariales de Galicia, a fin de que las mismas alcancen unas crecientes cotas de productividad al orientar sus producciones hacia los mercados. En efecto, el propósito de tan atractivo objetivo se encontraría por entero orientado a modernizar la estructura productiva regional habida cuenta de la asignación de partidas presupuestarias destinadas a la inversión en materia de dotación de capital intensivo a las empresas (dotaciones tecnológicas).



2) La necesidad de que la AA.PP. de la Comunidad Autónoma llegase a habilitar un *compendium* de medidas de actuación destinadas todas a proferir: la diversificación de la estructura productiva regional, la incorporación de recursos humanos cualificados y, a modo de cierre, a que la estructura productiva gallega acometiese el reto de invertir dotaciones crecientes de capital en materia de *Investigación y Desarrollo (I+D)*. Examinado bajo el punto de vista que indican tales términos, pues, no coge lugar a la discusión de que las directrices de la política de desarrollo regional de Galicia deben encontrarse de todo orden encaminadas hacia la *especialización* de la economía regional gallega, a fin de que ésta incremente, primero, sus *tasas de ganancia* expresadas en términos de *valor añadido neto* y, después, logre corregir la acentuada dependencia que la economía regional muestra respecto de la adquisición de bienes de equipo de terceros países.

3) La necesidad de dotar al territorio regional de un considerable esfuerzo inversor en materia de infraestructuras productivas básicas de comunicaciones y transportes. En efecto, la ejecución del gasto público en tal concepto tenderá a obrar como el *modus operandi* capaz de articular la economía regional gallega respecto de la existente en los principales centros económicos y de decisión bien del territorio nacional, bien de la U.E., bien de aquellos otros países de ultramar. En consecuencia, pues, el esfuerzo inversor desplegado en la dotación de conectividad *versus* accesibilidad territorial a Galicia contribuirá de manera *viva* a salvar dos de los principales escollos con los que tradicionalmente ha venido tropezando la economía

regional: primero, el hecho de constituirse en una *periferia atlántica*, toda vez que la localización geográfica de Galicia se encontraba bien distante de los principales centros económicos nacionales y europeos. Segundo, la imperante necesidad de superar de una vez los adversos efectos que a la economía regional gallega le ocasiona el fenómeno de la *compartimentación territorial* o también *efecto barrera*, toda vez que los estándares de accesibilidad territorial mensurados éstos bien en términos de velocidades comerciales, bien en el que hace explícita alusión al tiempo de viaje en la ejecución de los desplazamientos O-D, obraban a modo de *handicap* para con las exportaciones regionales gallegas. Así pues, el fenómeno de la *compartimentación territorial* en Galicia ha conocido su *carta de naturaleza* en virtud a la existencia de un territorio dotado de una topografía accidentada y dispuesta de forma *meridiana*, por lo que tal disposición del relieve se ha dejado sentir en las características técnicas del trazado de la red regional de comunicaciones mediante los factores que de seguido se enuncian:

1) El porcentaje de las pendientes que registran los trazados de la red viaria gallega obra a modo de condicionante o también de resistencia a los niveles regulares de tráfico regional canalizados por la red regional.

2) La capacidad de carga de la plataforma resultante se encontrará directamente relacionada con el ancho de la misma y el número de carriles por sentido.

3) El *índice de sinuosidad* de la red vendrá dado según el resultado con el que se ejecutaron los *radios de curvatura en planta*, los cuales repercuten directamente sobre, primero, la seguridad viaria de los tráficos, y, después, la velocidad comercial de proyecto, así como también en los niveles de visibilidad.

De igual modo también, el *handicap* descrito, esto es, la *compartimentación territorial*, dejaría sentir sus efectos por más tiempo del realmente deseado en tres vertientes claves: una, la pérdida de competitividad económica a la hora de acceder a los mercados. Dos, en la escasa capacidad de modernización del tejido empresarial regional. Tres, en la longeva pervivencia de una *economía autárquica*, sustentada por entero, según la distribución de la población activa por sectores económicos, en el desarrollo de la actividad primaria.

4) La necesidad de que en la Comunidad Autónoma de Galicia logre instrumentar un *Plan Integral de Transportes* destinado por entero a impulsar la *especialización funcional y operativa* de cada uno de los diferentes operadores que concurren en el mercado regional y nacional del transporte, en función a la concreción de un sistema de transportes operativo en régimen de *intermodalidad*.

Contemplado desde esta perspectiva, entonces, el esfuerzo inversor en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones tiende a justificar convenientemente que la ejecución de gasto público en tal concepto constituye una *condición necesaria por sí misma* para proferir el desarrollo de la economía regional, pero, por el contrario, *en modo alguno resulta suficiente* como para lograr alcanzar un modelo de desarrollo económico regional *endógeno, autogenerado y autosostenido*, en el hipotético caso de ella no se encuentre acompañada de otras *políticas activas* inversoras destinadas a dinamizar aquellos sectores económicos estratégicos para la economía gallega.

4. A modo de epílogo

Las infraestructuras de transportes y comunicaciones conforman uno de los pilares básicos entorno a los que se encuentra cumplidamente sustentada la política económica de desarrollo regional de Galicia, como así lo prueba el hecho de que tanto en el *Plan de Desarrollo Regional 1994-1999 (PDR)* como en el *Plan Estratégico de Desenvolvemento Económico de Galicia 2000-2006 (PEDEGA)* existan sendos capítulos estratégicos destinados ambos a proferir la dotación de *capital social fijo* en materia de transportes y comunicaciones. Así pues, como ha quedado dicho en este sucinto trabajo el papel que ordinariamente se le asigna al *stock de capital público* no es otro que el de impulsar la *cohesión económica y social* del territorio de referencia, la eficiente articulación tanto de su sistema poblacional como, también, de su propia estructura productiva. En resumidas cuentas, pues, se trata de que la economía regional gallega pueda tener a su servicio la constitución de un sistema de transportes capaz de operar en el mercado en régimen de *intermodalidad* para, según lo referido, maximizar las externalidades positivas de cada modalidad de transporte.

Bibliografía

- ÁLVAREZ CORBACHO, X. Et. Al. (1997) "Efectos económicos de la autopista del Atlántico en los presupuestos públicos. El excedente del usuario", en: PÉREZ TOURIÑO, E. Et. Al. *Infraestructuras y desarrollo regional: Efectos económicos de la autopista del Atlántico*. Edit. Civitas. ENA. IDEGA. Madrid.
- ARIÑO ORTIZ, G., et., al. (1999) *Principios de derecho público económico. Modelo de Estado, Gestión Pública, Regulación Económica*. Edit. Comares. Fundación de Estudios de Regulación. Granada.
- ASCHAUER, D. A. (1989) "Public investment and productivity growth in the group of seven". Federal reserve. *Economic perspectives*. 13. Bank of Chicago
- BIEHL, D (Edit.) *The contribution of infrastructure to regional development. Área de Política regional*. Comisión de las Comunidades Europeas. 1986. Bruselas.
- BIEHL, D; NIEGSCH, D y NIMMERMANN, P. (1998) "Las infraestructuras según el enfoque del desarrollo regional potencial: análisis teórico y empírico", en: CASTELLS, A., BOSCH, N. (Edit.) *Desequilibrios territoriales en España y Europa*. Barcelona.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. (2000) "La política portuaria y sus efectos en al red regional de puertos de Galicia, en la obra colectiva: Puertos y transportes marítimos. Nuevos retos en el Siglo XXI". *Actas de las IV Jornadas de Estudios Portuarios y Marítimos*. Las Palmas de Gran Canaria.
- (2000) "La participación de los sistemas de transportes y comunicaciones en el desarrollo de la actividad turística de Galicia", en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., HERNÁNDEZ BORGES, J. & PATIÑO ROMARÍS, C. A. *O turismo en Galicia. Potencialidades endógenas de desenvolvimento urbano e económico*. Excm. Diputación de Pontevedra. Pontevedra.
- (1999) "La articulación territorial de Galicia con el resto del Estado. Contribución de la accesibilidad al desarrollo regional de Galicia". *Revista de Construcción, Transportes y Comunicaciones*, núm. 82. Ministerio de Fomento. Madrid.
- DRAPER, M^a y HERCE, J. A. (1993) *Infraestructuras. Documento de trabajo*. Edit. FEDEA. Madrid.

- FUENTES QUINTANA, E. (1995) "Prólogo: siguiendo una tradición académica", en FUENTES QUINTANA, E. (Direc.) *Cuestiones fundamentales de economía. Problemas económicos españoles en la década de los 90*. Edit. Real Academia de ciencias Morales y Políticas. Galaxia Gutenberg. Círculo de Lectores. Madrid.
- FURIÓ, E (1996) *Evolución y cambio en la economía regional*. Edit. Ariel. 1996. Barcelona.
- GALÁN BUENO, P. M. (1989) "Los objetivos territoriales y las técnicas de accesibilidad en los planes de carreteras", en la obra colectiva: *Jornadas sobre Planificación de Carreteras*. Edit. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Victoria-Gasteiz.
- GIL CANALETA, C, PACUAL ARZOZ, P, RAPÚN GÁRATE, M. (1999) "La política de infraestructuras y equipamiento en la Unión Europea", en MELLA MÁRQUEZ, J. M^a (Coord.) *Economía y política regional en España ante la Europa del Siglo XXI*. Edit. Akal. Ciencia Regional. Madrid.
- HIRSCHMAN, A. I. (1981) *La estrategia del desarrollo económico*. Edit. FECE. México.
- MELLA MÁRQUEZ, J. M^a (Coord). (1999) *Economía y política regional en España ante la Europa del Siglo XXI*. Edit. Akal. Madrid.
- MOPTMA. (1994) *Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993-2007*, 2^a Edic. Madrid.
- MUNNELL, A. H. (2000) "How does public infrastructure affect regional economic performance?", en: MUNNELL, A. H. (Edit.) *Is there a shortfall in public capital investment?* Federal Bank of Boston. Conferencias Series 34.
- PEDEGA 2000-2006 (1999) puede consultarse el *Dictamen 1/99: Sobre el Plan Estratégico de Desenvolvemento Económico de Galicia (PEDEGA) 2000-2006*. Edit. CES. Santiago.
- PÉREZ TOURIÑO, E. (1999) *Los efectos económicos de las autovías de comunicación con la Meseta*. Edit. Fundación Barrié de la Maza. A Coruña.
- RICHARDSON, H. W. (1973) *Economic Regional. Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional*. Edit. Vicens-Vives. Barcelona.
- SARMIENTO MÉNDEZ, J. A. (1989) "Ordenamiento jurídico autonómico y dominio público viario", en *Foro Galego, Revista Xurídica*, núm. 189. Edit. Ilustre Colegio Provincial de abogados de A Coruña. A Coruña.
- STERN, N. (1991) *The determinants of economic growth. Economic Journal*, núm. 101.
- TRUJILLO, G. (1997). "Integración constitucional de los hechos diferenciales y preservación de la cohesión básica del Estado autonómico", en la obra colectiva: *Asimetría y cohesión en el Estado autonómico. Jornadas sobre el Estado autonómico: integración y eficacia*. Edit. MAP. Colección informes y documentos. Madrid.
- VENCE DEZA, X. (1986). *Capitalismo e desempleo en Galicia*. Edit. Xerais.
- XUNTA DE GALICIA. CONSELLERÍA DE ECONOMÍA E FACENDA. (1998). *Borrador del Plan Estratégico de Desenvolvemento Económico de Galicia (PEDEGA) 2000-2006*.