

## LA MODERNIZACIÓN DEL *PUERTO EXTERIOR* DE A CORUÑA: EL ESFUERZO POR ARTICULAR UNA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LAS *REDES TRANSEUROPEAS DEL TRANSPORTE*.

José Antonio Díaz Fernández.

Universidad de Santiago. IDEGA. IGETI.

Corren vientos de *modernidad y progreso* para el Puerto de A Coruña. El *reloj* que trata de medir el paso del tiempo de la planificación económica del transporte del *Gobierno Central* señala que A Coruña debe disponer de un *Puerto Exterior* capaz de dar amplia cobertura al tráfico marítimo actual. Será, entonces, una infraestructura que deberá conjugar internamente el siempre *difícil* triángulo de la *racionalidad económica*, la *modernidad* en la prestación de servicio y la *funcionalidad operativa* de cara a la captación de clientes potenciales. Una infraestructura de este signo está llamada a erigirse, en el escenario de una economía crecientemente *internacionalizada*, en un *estructurante motor de progreso* para Galicia. Será éste un *motor* que deberá funcionar de un modo *especializado y complementario* con el resto de la oferta portuaria existente en Galicia. Un *motor* que tirará por la senda de la generación de empleo *directo e inducido*. Será capaz de fijar tejido productivo en su *hinterland*. Generará aquel conjunto de *ventajas comparativas* capaces de originar la *relocalización industrial* y, en esencia, la llegada de empresas a su área de influencia (fenómenos de *crowding-in* y *Spillover Effects*). Los influjos del funcionamiento del *Puerto Exterior* de A Coruña originarán la llegada de *capitales foráneos*. El *gradiente* de este tipo de efectos resulta socialmente fácil de percibir si se pasa a cuantificar la *Inversión Directa Extranjera (IED)* que se radicará en el municipio de A Coruña, así como en su Área Metropolitana.

La ejecución de unas partidas presupuestarias tan cuantiosas en la materialización del *Puerto Exterior* originará un impacto directo inmediato sobre el tejido productivo regional y local. A título de ejemplo, la estructura productiva regional y local tenderá a seguir el sendero de la creciente modernidad de su organización interna. Repercutirá en que la producción final de las empresas alcance unos crecientes *ratios* de *competitividad*. Se producirá una marcada tendencia hacia la *especialización* productiva de las empresas y, en paralelo, una creciente *diversificación* de la estructura empresarial coruñesa y gallega. La ganancia de *ventajas comparativas* para la estructura productiva se dejará sentir en el plano sociolaboral. Por un lado, todos los diagnósticos pronostican que la consecución de cada una de las diferentes etapas en las que internamente se estructura el proceso de construcción del Puerto dará origen a que se nutra de un capital humano dotado de unos elevados niveles de instrucción académico-laboral. El ejercicio de un determinado segmento de actividades ligadas a la dinámica portuaria exige que el capital humano *disfrute* de una creciente y a la vez *continuada especialización* profesional hacia los roles futuros a ejercer: dirección, gestión, control técnico-operativo, etc. Así, la dinámica asociada al *Puerto Exterior* exigirá del concurso de una *hornada* de profesionales dotados de un *perfil laboral* óptimamente *competente* y a la vez *polivalente* en la asunción de responsabilidades de gestión y dirección. El desarrollo de unas actividades de tal parangón posibilitará que el sistema educativo universitario gallego *ajuste* sus programas de estudios al efecto de que se pueda atender a las necesidades de la actividad portuaria. Al lado de lo apuntado, el impacto de la construcción del *Puerto Exterior* sobre el capital humano dotado de un elevado grado de instrucción académica arrojará como resultado un doble efecto. De partida, señalaremos el *freno a la emigración* de profesionales muy cualificados

hacia otros territorios regionales y de la *U.E. (fuga de cerebros)*, toda vez que en Galicia no tenían posibilidad de ejercer su profesión laboral. Por otra parte, se tenderá a *corregir* en unos niveles *razonables*, y éstos fijados por el mercado laboral, la *acentuada dependencia* de profesionales *foráneos* que Galicia venía padeciendo desde antiguo hasta la etapa de puesta en funcionamiento y desarrollo del *Estatuto de Autonomía*. En segundo lugar, la pujanza de la dinámica portuaria imputable al *Puerto Exterior* precisará de la generación de centros de estudios de investigación que traten de fijar sus fines en el marco de la *especialización* en programas de *Investigación Desarrollo e Innovación (I+D+I)*: Centros Tecnológicos, Institutos de Estudios Marítimos, Másteres, Cursos de Postgrado, etc. Las tareas de estas instituciones resultarán claves para fomentar la *eficacia* y la *eficiencia* del sistema portuario coruñés. El resultado de los estudios y los programas formativos resultantes en los mismos contribuirán a la generación de conocimiento portuario para la futura toma de decisiones. En paralelo, los avances obtenidos por estos centros de investigación contribuirán a que las empresas se beneficien de la *génesis* de patentes asociadas a la dinámica portuaria. Por tanto, la dinámica portuaria repercutirá en la incorporación progresiva de *capital intensivo* (avances tecnológicos) a los esquemas de la organización empresarial de los procesos productivos internos de las empresas coruñesas. En las *fases intermedias* de la realización del *Puerto Exterior* esta infraestructura será el *motor de desarrollo* para la generación de empleo *directo e inducido* en el sector de la construcción y afines. En esta etapa será preciso que se efectúen los preceptivos informes de valoración de *impacto medio ambiental* para tratar de *contrarrestar* los efectos negativos imputables a la ejecución de una *obra pública de nueva construcción* como es la portuaria: deterioro de los ecosistemas marino y litoral.

El *Puerto Exterior* de A Coruña está llamado a desempeñar unos efectos de *hondo calado* en lo concerniente a la articulación de las redes de transporte. En primer lugar, la ejecución de esta infraestructura *fortalecerá* aún más el *hinterland* portuario coruñés. Conocido es que los puertos se erigen en verdaderas *puertas abiertas al mar* para las producciones finales de las economías locales y regionales. La modernización del puerto coruñés posibilitará que la iniciativa empresarial de Comunidades Autónomas tales como Castilla y León y Madrid canalicen sus flujos de mercancías (tráficos de importaciones y exportaciones) por este puerto. El esfuerzo inversor en infraestructuras del transporte cubierto por el *Gobierno Central* y por la Comunidad Autónoma está contribuyendo a que se origine una malla *multimodal* óptimamente vertebrada: conexión puerto-aeropuerto-carretera-ferrocarril. El incremento de las *ratios* de la accesibilidad territorial en Galicia y en la ciudad de A Coruña en particular, tiende a originar, de cara a la percepción de los inversores extranjeros, la *ruptura* con la *tradicional* condición de resultar *periferia económica atlántica*. Se contribuye así a romper la *excesiva excentricidad geográfica* que acusaba la economía gallega respecto de los principales centros económicos y de decisión españoles y de la *U.E.* La *operatividad* de las dos autovías gallegas de conexión con la Meseta, así como la construcción de la *Autovía del Cantábrico* hasta Galicia, arrojará como saldo la inclusión del *Puerto Exterior* de A Coruña en el marco de las *Redes Transeuropeas del Transporte (R.T.E.-T.)*. Las previsiones de *gasto público* para las infraestructuras del transporte en Galicia concluyen con la modernización del ferrocarril: construcción de la malla ferroviaria operativa en régimen de *Alta Velocidad* y dotado de *Ancho Internacional*. Por otro lado, se fomentará la *revitalización y modernización* del trazado de las líneas ferroviarias *convencionales*. La participación de este sistema de transporte para la dinámica portuaria, y en concreto para el funcionamiento futuro del *Puerto Exterior*, resulta un *pilar estratégico* de singular envergadura. El transporte por tren facilita los flujos de mercancías *pesadas* y muy *voluminosas* a

unos costes de mercado relativamente bajos respecto de la *política tarifaria* exteriorizada por los de otros sistemas de transporte *alternativos*. El funcionamiento *integrado* de las infraestructuras de transporte respecto de la operatividad del *Puerto Exterior* posibilitará que se pongan en conexión los centros productores, los de almacenamiento y los centros de consumo. Así pues, el *Puerto Exterior* coruñés contribuirá en la dirección de intensificar la aparición y funcionamiento de un *Centro Logístico de Transporte de Mercancía*. La eficacia de este tipo de instalaciones reside en la disponibilidad de una *cadena multimodal* del transporte capaz de ejercer sus roles en un *régimen de intermodalidad*. Por tanto, la generación de riqueza imputable al funcionamiento del futuro *Puerto Exterior* de A Coruña dará origen a dos cuestiones destacables. En un extremo situaremos al papel que las infraestructuras del transporte, y más en concreto al *Puerto Exterior*, juegan en pos de la *ordenación del territorio*. La *ordenación del territorio* resultaría visible en el plano municipal y metropolitano al señalar que es preciso que se efectúen unos *P.G.O.U.* en los cuales se contemple el modelo futuro de crecimiento urbano. Será necesario disponer en el *medio y largo plazo* de las *líneas directrices* del esfuerzo inversor en infraestructuras destinadas a fomentar la conexión *puerto-ciudad* y puerto-Área Metropolitana, a fin de *descongestionar* el transporte de las carreteras actuales. En el otro extremo cabe posicionar al destacable efecto que está llamado a ejercer la infraestructura portuaria en los decenios futuros del recién estrenado *Siglo XXI*: la *maximización del potencial de desarrollo endógeno*. En otras palabras, el impacto económico local que llegará a generar la infraestructura portuaria de A Coruña. La cuantificación económica de estos influjos exige que se efectúen estudios de impacto económico y territorial de la prestación de servicio del puerto. La enumeración de cifras excede en mucho del objeto de este texto: la *toma de contacto y reflexión* sobre la dinámica portuaria.

Ahora bien, el *rumbo* que está llamado a trazar el *Puerto Exterior* de A Coruña tendrá por *norte* en su *carta de navegación* al fomento del *libre flujo* de mercancías, capitales, trabajo e información. Tal tipo de caracteres internos resultan ser propios de una *economía abierta* que *camina* por el *sendero* de la *transformación* y en *convergencia real* respecto de las más avanzadas del *Arco Atlántico Europeo*. La consecución de estas finalidades no permanecerá ajena al esfuerzo en el que deberá incurrir la planificación económica regional respecto del futuro *hub portuario*. La modernización del puerto deberá incidir en la *rentabilidad* final de la futura infraestructura, y ello una vez que se le aplique una *política tarifaria* a la prestación de servicio. El montante de las partidas presupuestarias necesarias para cubrir el capítulo de los costes finales a los que asciende el *Puerto Exterior* coruñés posibilitará la obtención de la *cohesión económica y social*, la *difusión de la igualdad de oportunidades* y la *solidaridad territorial*. Son éstos tres principios *estructurantes* para fomentar el desarrollo regional y local. La *imagen* gráfica que desde esta *atalaya de observación* se trata de transmitir respecto de la operatividad del *Puerto Exterior* coruñés es la propia de una *cadena de transmisión* capaz de movilizar todos los *engranajes* y *poleas* de que consta el *potencial del desarrollo endógeno* local y por extensión regional.