



Instituto Universitario de Estudios Marítimos

<http://www.udc.es/iuem>

Los puertos de interés general del Estado de Galicia ante el reto del siglo XXI

José Antonio Díaz Fernández*

Abstract: En el escenario del *Estado de las Autonomías*, cada vez cobra un mayor interés la definición de un modelo de planificación económica regional destinada a fomentar el desarrollo económico y social de cada uno de los territorios regionales españoles. Se pretende, siempre según los *principios rectores* dimanantes de la *Carta Magna Española de 1978*, que se produzca la difusión del *principio de la igualdad de oportunidades*, el *interés general* y el *bien público*, así como también la *cohesión económica y social* y la *solidaridad interterritorial*. En esencia, pues, se trata de fomentar la concreción de un modelo de planificación económica regional en el cual se puede propiciar de un modo *equilibrado* y *armónico* el desarrollo de las *potencialidades endógenas* de cada territorio. En este marco de cuestiones, la actividad productiva obtenida por parte de la prestación de servicio público de los puertos de interés general del Estado de Galicia se erige, por su propio peso, en un destacado *activo* para incentivar el desarrollo económico y territorial de Galicia. Por ello, la naturaleza de estas infraestructuras de transporte se constituyen en unos *nodos estratégicos* capaces de propiciar la generación de efectos de *crowding-in* incidentes en el crecimiento económico.

1. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PORTUARIAS DE INTERÉS GENERAL DE GALICIA: BASES Y CONTENIDOS DE UNA MODALIDAD ESTRATÉGICA

La Comunidad Autónoma de Galicia dispone de la *condición privilegiada* de contar con un total de cinco puertos de interés general del Estado en su geografía: Ferrol - San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra-Marín y Vigo. El dinamismo económico que origina este tipo de infraestructuras de transporte nos explica como el funcionamiento de las mismas se constituye en una *pieza* de indiscutible valor para comprender el desarrollo económico regional gallego. Para empezar, uno de los principales flujos de mercancías generadas o atraídas en Galicia se efectúa por vía marítima.

Expuesto de este modo, parece quedar al descubierto que el efecto dinamizador que ejercen las terminales portuarias sobre el desarrollo regional resulta fácilmente comprensible desde el prisma de que este tipo de instalaciones contribuyen a generar la aparición de un *fenómeno de crowding-in*. Esto es, el funcionamiento de las terminales portuarias gallegas posibilita la llegada de capitales privados hacia los *hinterlands* portuarios por *causa-efecto* de las *ventajas competitivas* que les ofrecen a los sistemas productivos la operatividad de este tipo de centros de transporte. En paralelo, los puertos, y ello siempre en virtud al dinamismo que ostenten en el mercado español del transporte, tienden a incidir decisivamente en la generación de tejido productivo de nueva construcción. Además, las *ventajas comparativas* de las que disponen por igual los puertos gallegos respecto de los ubicados en otras áreas geográficas tienden a dejar su *impronta* económica en los procesos de *relocalización* productiva. Este hecho tiende a suponerle a la economía gallega tres *efectos beneficiosos* a corto y medio plazo. En primera instancia, se incrementa sensiblemente el número de empresas que tienden a generar riqueza en Galicia, con lo cual se incrementará sensiblemente los niveles de *renta per cápita*, y, por tanto, la *paridad de compra* de la sociedad gallega.

En segundo término, la *ganancia neta* de tejido productivo en Galicia asociada al dinamismo portuario nos tiende a poner en antecedentes que el territorio gallego tenderá a sentir un claro incremento en los niveles de empleo directo e inducido. Por una parte, cabe hacer figurar a las bolsas de empleo que origina la llegada de empresas a radicarse en Galicia. Al lado de lo expuesto, cumple señalar que la naturaleza de las empresas llegadas al territorio gallego tienden a demandar un tipo de servicios y bienes que le resultan a las anteriores *complementarios* para lograr con éxito poner en funcionamiento su cadena de producción. Formulado de este modo, el tejido empresarial que tiende a localizarse en Galicia, así como aquel otro de nueva creación, favorecen la *diversificación* y la *especialización* productiva de las empresas gallegas. Las implicaciones que ejerce la *especialización* y *diversificación* del aparato productivo gallego se dejan sentir con prontitud en el vigente escenario del funcionamiento de una *economía abierta y de mercado*. A título de expresivo ejemplo, el factor de la *especialización* implica que la comercialización de los bienes y servicios de las empresas que resultan *complementarias* en la *cadena de valor* deben esforzarse convenientemente en *modernizar* sus procesos de producción para que el resultado de los mismos obtenga una significativa ganancia en niveles de *competitividad* y *productividad*.

El tercero y último de los factores enumerados en el encabezamiento es el que se destina a explicar la *génesis* de *efectos derrame*, o también conocidos éstos como *spillover effects*. Ciertamente, la *vitalidad económica* que externalizan los puertos gallegos de interés general repercute ostensiblemente sobre las fuerzas productivas, como se adelantó, en base a la generación de tejido productivo *ex novo* y a la relocalización de empresas. Sin embargo, la incidencia de los *efectos derrame* nos pone de manifiesto que la *especialización* productiva y la *competitividad final* que tienen que alcanzar las empresas para obtener y consolidar sus cotas de mercado, les obliga a las mismas a realizar unos *estratégicos Planes de Empresa* para ajustarse a las exigencias cambiantes del mercado.¹ En el ámbito de la configuración de los *Planes de Empresa*, el tejido productivo tratará de realizar la necesaria *internalización* del capítulo de costes que se orientan hacia la consecución de la *modernización integral* del

¹ DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Fortalezas y debilidades de la red de puertos de interés general del Estado en el desarrollo regional*, pág., 19-40, en: *Revista de Construcción y Transportes*, núm. 89. Ministerio de Fomento. 2000. Madrid.

sistema productivo y, al lado de lo indicado, hacia el incremento de los *ratio* de *productividad* por empleado. Contemplado desde el prisma de los indicadores que ahora han sido enunciados, entre los *spillover effects* en los que incurre el desarrollo de las terminales portuarias en Galicia se encontraría, ciertamente, la inversión de capitales privados en la dirección de incorporar medios tecnológicos adecuados para lograr una ganancia de productividad.

Por otra parte, la dotación de *capital intensivo* al que se alude (inversión en medios tecnológicos) tiende a obligar a las empresas a que efectúen las necesarias partidas presupuestarias destinadas a lograr la integración de un cuadro de recursos humanos crecientemente cualificado en conocimientos formativo-académicos como, sobre todo, de instrucción laboral. Para concluir, entre los *efectos derrame* que tienden a originar el corriente ejercicio de las instalaciones portuarias gallegas figurarían todavía dos factores de contrastada importancia para comprender cuál es la posición que cada una de las terminales portuarias puede llegar a ocupar en el ámbito del mercado regional y nacional del transporte. En este caso concreto, el primero de los mismos es la generación de dotación de inversión pública en materia de *capital social fijo* de transportes y comunicaciones destinado a favorecer la *integración modal* del transporte portuario gallego en la *cadena del transporte*. Es menester hacer notar aquí que la realización de este esfuerzo inversor implica la necesidad de que se disponga de un modelo de planificación regional² en el seno del cual se concrete, primero, cuál es el significado de la malla de transportes y comunicaciones que se quiere originar en el territorio regional.³ En segundo término, cabe señalar que la dotación del capital público destinado a realizar la ejecución de *infraestructura productiva básica*⁴ de transportes y comunicaciones no se confiere en exclusiva a la Administración Autónoma de Galicia. En efecto, si se parte del principio de que es la Administración Central del Estado la que ostenta la *titularidad jurídica* sobre los puertos de interés general, se aprecia como el esfuerzo inversor debe ser efectuado con cargo a los *Presupuestos Generales del Estado*. Además, no puede pasarse de un modo desapercibido el destacado hecho que nos indica que la política nacional del transporte presenta entre sus fines la necesidad de comunicar a la totalidad de la red *multimodal* de transportes de interés general. En el seno de la misma se encuentran participando en el mercado regional y nacional del transporte en un lugar destacado los puertos de interés general. Por tal causa, la política inversora en materia de transportes de interés general se posiciona abiertamente favorable a la articulación modal de la cadena del transporte: carreteras de interés general, ferrocarril, aeropuerto.

1.1. La integración de las terminales portuarias en la conformación de una red de transporte intermodal. Unas breves notas

Para lograr la conformación de una malla de comunicaciones operativa en mercado *régimen de intermodalidad* es necesario que se hagan efectivos tres *principios rectores* que inciden en el modelo de planificación económica regional: el *principio de la colaboración*, el *principio de cooperación* y el *principio de corresponsabilidad fiscal* en la *financiación del gasto público programado* en materia de infraestructuras de transporte. Formulado de este modo, los *spillover effects* imputables al funcionamiento de las terminales portuarias gallegas de interés general tienden a valorar minuciosamente el *volumen de negocio*, así como el *hinterland* y

² La definición de la planificación económica regional fomentada por parte de la Administración gallega se encuentra glosada en el *Plan Estratégico de Desenvolvemento Económico de Galicia (PEDEGA) 2000-2006*. Edit. Xunta de Galicia. Consellería de Economía e Facenda. 2001. Santiago. Por otra parte, las directrices de la política económica regional también pueden ser seguidas en el marco del *Plan de Desarrollo Regional de Galicia (PDR) 2000-2006*. Edit. Xunta de Galicia. Consellería de Economía e Facenda. 2001. Santiago.

³ El modelo de planificación regional que contempla este esfuerzo inversor es el *Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993-2007*. Edit. MOPTMA. 1994. Madrid. Así, también es de hacer notar que la inversión pública planificada en el PDI indicado ha sido *derogado* por el *Plan Director de Infraestructuras 2000-2007*. Ministerio de Fomento (sin publicar). Para disponer de una información sobre el esfuerzo inversor en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones en Galicia puede consultarse al *Plan Director de Infraestructuras de Galicia (PDIG) 2001-2010*. Edit. Xunta de Galicia. COTOP. 2001. Santiago.

⁴ DRAPER, M^a & HERCE, J. A. *Infraestructuras*, pág., 6 y sig., *Documentos* del FEDEA. Edit. FEDEA. 1993. Madrid.

foreland de cada uno de los puertos gallegos. Por ello, se trata de realizar una prestación de servicio dotada de notorios niveles de calidad para posibilitar que cada puerto logre *especializarse* convenientemente en cada tipo de tráfico y pueda comercializar un servicio adecuado a su *demanda potencial*. El efecto inversor propuesto por parte de la Administración del Estado respecto del desarrollo del tráfico portuario estará dirigido hacia cuatro factores de importancia manifiesta:

- a. La dotación de suelo destinado a atender las actividades de carga, descarga y almacenaje de productos por parte de los clientes del puerto. Se trata de potenciar a las terminales portuarias gallegas para que operen en la cadena del transporte como verdaderos *centros logísticos* de mercancías.
- b. La disponibilidad de suelo para que las empresas se puedan radicar en las terminales portuarias y puedan contribuir con eficacia al ejercicio del desarrollo de sus sistemas productivos. Para que este objetivo se alcance con un óptimo nivel de éxito, es necesario que el *modelo de gestión* portuario trate de fomentar la comercialización de unos servicios portuarios en los cuales la *política tarifaria* a instrumentar habrá de resultar *atractiva* a las empresas. A tenor de lo indicado, el modelo de gestión portuario a potenciar, y ello según la *política tarifaria* aplicada a la consecución de servicios por *user pay* de los clientes, habrá de esforzarse por tratar de resultar *competitiva* respecto de la expuesta por parte de aquellos otros puertos que se encuentran participando en el mercado del transporte con un tipo de *especialización* en los mismos segmentos del mercado. En paralelo, atender con *eficacia* al perfil del cliente.
- c. Las inversiones en infraestructuras de transporte terrestre necesarias para fomentar la conexión *multimodal* y evitar los *estrangulamientos* del acceso a las terminales portuarias.
- d. La importancia de que cada terminal portuaria incorpore a sus *planes estratégicos* de desarrollo de la actividad portuaria las actividades destinadas a propiciar la *fidelización de la demanda*. La obtención de este importante objetivo habrá de hacerse efectivo en base a la concesión de servicios de alta calidad, así como incentivos a sus respectivos sistemas productivos por localizarse en la terminal portuaria.

Para concluir, otro de los importantes efectos que tiende a ser deducido del desarrollo de la actividad portuaria es el de la dinamización del *potencial de desarrollo endógeno* local.⁵ Esto es, al radicarse territorialmente los puertos sobre los centros urbanos litorales, el dinamismo de los anteriores repercute de manera nítida sobre el crecimiento de las economías locales gallegas. En este sentido, para aprovechar todo el *potencial dinamizador* de las actividades portuarias es necesario poner en funcionamiento un modelo de planificación en el seno del cual se materialice como un *objetivo estratégico* la consecución de la *integración puerto-ciudad*. Esta directriz se puede lograr en razón al *principio de colaboración* y al de la *racionalización económica* de las inversiones públicas. Por una parte, en la política de transportes de la Administración del Estado se fomentará la *modernización* de las terminales para que las mismas puedan operar en condiciones óptimas. En este marco, es de indicar que la política inversora en materia portuaria habrá de ser sensible a la ejecución de una *red arterial* de transportes terrestres capaz de conectar por vías de alta capacidad de carga y por ferrocarril a los centros portuarios respecto de las ciudades. En esta misma línea hay que señalar que las políticas de *desarrollo local* disponen de instrumentos adecuados para facilitar la *ordenación del territorio*. A título de ejemplo, los *P.G.O.U.* son los mecanismos en los cuales se disponen los usos del suelo así como la reserva del mismo para destinarlo a servicios públicos e infraestructuras. Por último, los *planes estratégicos* de cada uno de los puertos habrán de realizar una planificación para el medio plazo en los cuales se disponga la operatividad de las terminales portuarias respecto de los demás modos de transporte *alternativos* y el desarrollo urbano de las ciudades. Finalmente, es necesario indicar que la planificación del transporte portuario que se propone implementar en los puertos de interés general de Galicia habrá de ostentar en todo momento la *sensibilidad* de *proteger y respetar* el medio ambiente en el cual se inserta. Así, es necesario realizar una plena articulación de las actividades portuarias respecto de los centros urbanos.

⁵ VÁZQUEZ BARQUERO, A. *Lecciones de desarrollo endógeno*. Edit. Pirámide. 1999. Madrid.

2. LA PRESTACIÓN DE SERVICIO DE LOS PUERTOS GALLEGOS DE INTERÉS GENERAL: LOS NUEVOS RETOS QUE MARCA LA INTERNACIONALIZACIÓN ECONÓMICA.

En la presente sección se estudiará el tráfico portuario registrado en cada uno de los puertos gallegos de interés general del Estado. Por consiguiente, las temáticas que aquí serán objeto de nuestra atención estarán centradas en el análisis de los flujos de mercancías totalizados por parte de cada uno de los puertos gallegos. En este mismo sentido, nos ocuparemos convenientemente de analizar pormenorizadamente la naturaleza de los tráficos con matriz de viaje O-D fijado en Galicia. En *línea directa* con lo anterior, y ello por causa de la importancia que tal tipo de tráficos les supone a las economías locales de Galicia, entre las informaciones estadísticas que van a desfilar por el comentario que se propone figurarán aquellas encaminadas a proporcionar información sobre el movimiento de pasajeros en *cruceros*. Por último, trataremos de aportar algunas *notas explicativas* sobre la participación de algunos de los principales puertos europeos en lo referente al movimiento de mercancías.

2.1. Comportamiento del tráfico portuario de interés general en Galicia: Algunas notas sobre la especialización y cota de mercado.

El primero de los factores que capitalizan nuestra atención en materia de tráfico marítimo en Galicia es el referido a la evolución del transporte portuario registrado en cada uno de los cinco puertos gallegos de interés general. Al efecto de realizar un diagnóstico lo más ajustado posible a la situación operativa que tiende a caracterizar a cada terminal portuaria gallega de las indicadas, en la Tabla 1 se han computado, en términos agregados para la naturaleza de las mercancías, los valores alcanzados por los puertos gallegos en tres importantes segmentos de mercancías: *graneles líquidos*, *graneles sólidos* y *mercancía general*. Así pues, los valores totalizados por parte de cada puerto en cada segmento del mercado nos indicarán de *primera mano* cuál es el segmento del transporte portuario en el cual se encuentra *especializado*. Por otra parte, los valores indicados en la tabla de referencia nos proporcionarán dos informaciones *complementarias*. La primera es la referida al valor final del movimiento de mercancías en cada uno de los puertos para los ejercicios 1997 y los avances alcanzados para el ejercicio de 2003. El segundo de los apuntados, sería el que nos aportaría una información adecuada sobre la participación de los puertos de Galicia respecto de la media totalizada por los puertos de interés general de España.

Tabla 1. Análisis de los tráficos portuarios y previsiones finales totales para 1997-2003. Galicia. (Miles de Tn.).

Tipología de los tráficos	1997			2003		
	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía General	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía General
A Coruña	7.823	2.471	181	8.598	4.039	269
Ferrol-San Cibrao	500	6.477	279	880	7.515	419
Marín-Pontevedra	4	550	636	8	685	724
Vigo	6	432	2.245	150	432	2.687
Vilagarcía	159	302	203	525	440	303
Galicia	8.492	10.232	3.544	10.161	13.111	4.402
España	123.396	72.363	79.767	122.771	88.978	101.473
%G/E	6,8	14,1	4,4	8,2	14,7	4,3

Fuente: Puertos del Estado. TEMA. Elaboración propia.

Examinado, pues, bajo el prisma de los valores reflejados en la tabla señalada, la lectura que cabe efectuar de la misma es la que nos señala las siguientes conclusiones:

1. Los puertos de interés general de Galicia se encuentran prestando un servicio público netamente *especializado* hacia cada uno de los segmentos del mercado. Así, al examinar los registros alcanzados para los ejercicios señalados apreciamos como el puerto de A Coruña ostenta una *especialización* portuaria fijada en los *graneles líquidos*, por causa-efecto del importante valor que totalizan los tráficos de crudo para la *Refinería Repsol*. El puerto de Ferrol-San Cibrao se encuentra claramente *especializado* en el movimiento de *graneles sólidos*, habida cuenta de la importancia que ostenta la demanda de productos carboníferos para la *Central Térmica de As Pontes de García Rodríguez*. El puerto de Pontevedra-Marín se encuentra vocacionalmente *especializado* en los tráficos de *mercancía general*. El puerto de Vigo presenta unos valores en los cuales destacan de una manera *hegemónica* las cifras correspondientes a *mercancía general*. Finalmente, respecto al puerto de Vilagarcía de Arousa, aunque totaliza unos registros más importantes en el segmento de *mercancía general*, al examinar su participación en los otros dos segmentos advertimos como la actividad portuaria se encuentra distribuida de una manera casi *homogénea*. Por consiguiente, los tráficos que se registran en Vilagarcía no pueden ser plenamente considerados como *especializados* hacia un determinado segmento del mercado del tráfico portuario.
2. Al examinar el valor total de los tráficos movilizados en cada terminal portuaria para los ejercicios señalados se aprecia como en el primer lugar del *ranking*, a una considerable distancia de los restantes, se encuentra A Coruña. A los valores de este puerto les suceden en importancia los alcanzados por Ferrol-San Cibrao, Vigo, Pontevedra-Marín y Vilagarcía de Arousa. Entre los tráficos portuarios que totalizan los puertos que suceden en importancia a A Coruña es de destacar el volumen de las mercancías movilizadas por Ferrol-San Cibrao.
3. La evolución de los tráficos portuarios en cada uno de los puertos gallegos de interés general tiende a arrojar un *balance netamente positivo* y éste fijado en torno al 23,20% para A Coruña, el 21,47% para Ferrol-San Cibrao, el 19,07% para Pontevedra-Marín, el 21,84% para Vigo, y el 6,09% para Vilagarcía de Arousa.
4. Los valores referidos a la participación de los puertos de Galicia respecto de la media española para cada uno de los ejercicios del período, nos pone de manifiesto la importancia que ostenta en cada segmento del mercado portuario Galicia. A modo de ejemplo, la participación portuaria gallega más importante es la referida a *graneles sólidos*. La razón que puede ser argumentada es la que nos señala la importante demanda de materia prima que registran las *Centrales Térmicas de Meirama*, localizada en el municipio de Cerceda (A Coruña) y la de *As Pontes de García Rodríguez* en el municipio del mismo nombre. Ahora bien, si se examina el registro alcanzado por el movimiento de *graneles líquidos* se advierte como la participación de Galicia es muy considerable. Este factor nos aclara como el puerto de A Coruña *disfruta* de un *hinterland* muy considerable en extensión que incluso afecta a los tráficos transfronterizos con Portugal. Por último, el peso de los puertos gallegos de interés general es muy pequeño, en términos comparativos a otros puertos españoles, en lo referente a *mercancía general* y ello constituye una *marcada debilidad* para impulsar su desarrollo regional.

En el interior de la Tabla 2 se han tabulado los registros correspondientes al valor final de los tráficos portuarios alcanzados en los puertos gallegos de interés general para la serie 1995-2003. La información estadística de esta tabla tiende a *completar* convenientemente el comentario realizado para la Tabla 1. En esta ocasión, se puede examinar con total precisión cuál ha sido la *línea tendencial* experimentada por parte de la cota de mercado registrada por cada puerto gallego en el conjunto de la serie reflejada.

TABLA 2. Evolución de los tráficos portuarios en la red gallega de puertos de interés general. (Miles de Tn.)

Período 1995-2003	A Coruña	Ferrol-San Cibrao	Marín-Pontevedra	Vigo	Vilagarcía	Galicia	España
1995	12.209	6.896	1.324	3.075	589	24.724	288.391
1997	11.355	7.256	1.284	2.973	672	23.540	288.129

1999	12.242	7.821	1.460	3.400	1.084	26.007	301.793
2003	13.966	8.814	1.520	3.674	1.338	29.312	327.858
% s/E	4,25	2,68	0,46	1,12	0,40	8,84	100

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

Los valores correspondientes a la cota de mercado totalizada por parte de cada puerto nos señalan lo anteriormente advertido: las primeras posiciones del *ranking* las ocupan, por este orden, y con notables diferencias entre los mismos, los puertos de A Coruña, Ferrol - San Cibrao y Vigo. Por otra parte, si tratamos de computar la participación de cada puerto respecto de la media española, y ello únicamente mensurado para las previsiones de tráfico portuario del ejercicio 2003, se descubre como los valores nos señalan a A Coruña el que totaliza los niveles más elevados.

Para concluir con el análisis del tráfico portuario de interés general en Galicia, y éste correspondiente al segmento de mercancías, se ha construido una tabla en la cual se han computados los valores del tráfico portuario que han registrado en su conjunto los puertos gallegos de interés general. Los valores representados en el interior de la Tabla 3 permiten conocer con precisión la distribución del tráfico marítimo por capítulos totales para la serie 1995-2003. En este sentido, conviene dejar constancia que las cifras indicadas en el último de los ejercicios de la serie responden a las previsiones finales de tráfico portuario. Visto desde este ámbito, nótese que las magnitudes utilizadas nos aportan una completa información sobre el tráfico portuario expresado en *términos agregados* para el total de los puertos gallegos.

TABLA 3. Evolución del transporte portuario alcanzado en los puertos de interés general del Estado de Galicia según la naturaleza de los tráficos. Valores en Mil. Tn.

	1995	1997	1999	2003
Graneles líquidos				
Graneles sólidos	9.314	8.492	9.245	10.161
Mercancía general	3.147	3.544	3.989	4.402
Mercancía general convencional	2.286	2.479	2.743	2.937
Mercancía general neta en contenedor	573	840	965	1.095
Tara de contenedores	289	225	281	370
Tráfico de Mercancías	23.322	22.268	24.554	27.674
Tráfico Local	470	643	760	825
Avituallamiento	644	485	546	660
Pesca	289	144	147	153
Tráfico total	24.724	23.540	26.007	29.312
Contenedores (Teus)	88.097	112.500	140.600	177.660
Vehículos en régimen de pasaje (Mill. de unidades)	0	0	0	0
Resto de Contenedores	1995	1997	1999	2003
Mercancía general neta en contenedor	--	840	965	1.095
Tara de contenedores	--	0	0	0
Contenedores (TEUS)	--	0	0	0

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

En resumidas cuentas, los valores computados en dicha tabla nos aclaran cuáles son los principales segmentos del tráfico portuario en los cuales se encuentran operando los puertos gallegos. A tenor del valor alcanzado por la participación total de los puertos gallegos se puede disponer de una información veraz sobre los segmentos del mercado en los cuales se encuentran *especializadas* las terminales portuarias gallegas. En segundo lugar, cabe indicar que los valores tabulados nos muestran cuál ha sido la evolución del movimiento de mercancías para el conjunto de la serie 1995-2003 (este último ejercicio refleja los avances estimados). Por último, es importante señalar un indicador que aún no ha sido comentado hasta el presente. En efecto, se trata aquí de estudiar cuál es el volumen de mercado alcanzado por parte de los puertos gallegos de interés general en lo concerniente a tráfico por

contenedores expresado en TEUS. El contenedor tipo 1 C (TEU) presenta como características las siguientes. Sus dimensiones expresadas en *pies* son 8x8x20. Su volumen en m³ es de 30 y su superficie en m² es la equivalente a 15. Por su parte, su peso en Tn es de un total de 20. A la luz de los registros alcanzados por los puertos gallegos de interés general, podemos indicar que el puerto que ostenta la *primacía* en tráfico de contenedores es el de Vigo.

En la Tabla 4 se han computado los valores correspondientes al tráfico marítimo de viajeros efectuados en cruceros con escala en los puertos de interés general de Galicia. El interés que cabe asignarle al tráfico marítimo de pasajeros con extremo de viaje en los puertos gallegos de interés general es el que nos señala la potencialidad de desarrollo turístico que ostentan las áreas litorales de Galicia. En este sentido, cabe indicar que los movimientos de pasajeros en cruceros inciden decisivamente a favor de la dinamización de las estructuras productivas de las áreas litorales de Galicia⁶, habida cuenta que esta población dispone de una elevada capacidad de compra. Por tanto, el tráfico portuario de pasajeros redundará en *beneficio* del desarrollo turístico regional en Galicia⁷.

TABLA 4. Evolución de la demanda de desplazamiento de viajeros por vía portuaria correspondiente a los tráficos de cruceros en la red gallega de puertos de *interés general del Estado*.

Autoridad portuaria	1999	2000	% 2000/1999
Ferrol-San Cibrao	--	2.675	--
A Coruña	25.584	36.123	41,2
Marín-Pontevedra	--	--	--
Vigo	51.021	59.564	16,7
Vilagarcía de Arousa	5.258	4.838	-8,0
Galicia.	81.863	103.200	26,1
España	17.761.707	18.744.953	5,5
%G/E	0,46	0,55	

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. Elaboración propia

Finalmente, sólo resta por mostrar algunas *notas explicativas* sobre el comportamiento del tráfico portuario alcanzado por los principales puertos europeos. Este indicador nos permitirá apreciar cuál es el lugar que ostentan los puertos gallegos en el *ranking* del tráfico portuario europeo. En la Tabla 5 se han tabulado los valores correspondientes al tráfico de contenedores alcanzados por un nutrido número de puertos europeos en el intervalo 1989-1995. Al examinar la participación portuaria se aprecia como los principales lugares los ocupan los principales puertos europeos de la *fachada atlántica* para sucederles en importancia los de la *mediterránea*. Por otra parte, al examinar el valor de los registros se descubre la *marginal* posición que ocupan los puertos españoles. En este mismo sentido, podemos señalar como el único puerto representado para la fachada septentrional española es el de Bilbao.

TABLA 5. Evolución del tráfico de contenedores registrado en los principales puertos europeos. Valores en Mill. de TEUS.

Puertos	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Rotterdam	3,29	3,67	3,78	4,12	4,17	4,54	4,79
Hamburgo	1,62	1,97	2,18	2,25	2,49	2,74	2,89
Amberes	1,47	1,55	1,76	1,83	1,88	2,21	2,33
Felixtowe	1,28	1,43	1,43	1,53	1,64	1,75	1,92
Bremen/ Bremerhaven	1,12	1,20	1,28	1,32	1,36	1,50	1,52
Le Havre	0,79	0,86	0,92	0,75	0,89	0,87	0,97

⁶ DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *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.

⁷ DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. & DÍAZ VÁZQUEZ, R. *Nuevos horizontes de la planificación local en su dinámico papel de contribución al desarrollo turístico en Galicia*, en: SÁEZ DE OLIVITO, E. (Direcc.) *XVI Simposio de Cooperativismo y Desarrollo Rural. Iniciativas y desarrollo rural*. Edit. Cederul. Diputación de Huesca. Universidad de Zaragoza. 2003. Zaragoza.

La Spezia	0,28	0,45	0,46	0,60	0,66	0,82	0,97
Barcelona	0,41	0,45	0,49	0,55	0,50	0,61	0,69
Pireo	0,33	0,40	0,46	0,51	0,54	0,52	0,60
Southampton	0,25	0,26	0,40	0,42	--	--	--
Livorno	0,48	0,42	0,40	0,73	0,36	0,37	0,42
Valencia	0,34	0,39	0,36	0,37	0,39	0,47	0,67
Gotemburgo	0,33	0,34	0,34	0,37	0,37	0,40	0,46
Tilbury	0,35	0,36	0,33	0,37	--	--	--
Marsella-Fos	0,39	0,48	0,45	0,35	0,43	0,44	0,50
Bilbao	0,18	0,19	0,19	0,20	0,22	0,27	0,30
Zeebrugge	0,24	0,33	--	--	--	--	--
Lisboa	0,24	0,26	0,28	0,29	0,27	0,27	0,27
Génova	0,32	0,31	0,34	0,34	0,34	0,51	0,62
La Luz	0,16	0,18	0,18	0,22	0,24	0,27	0,28
Dublín	0,20	0,23	0,17	0,21	0,22	0,26	0,29

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico. Elaboración Propia.

En resumen este factor señala la escasa competitividad que registran los puertos gallegos en lo referente al tráfico de contenedores en Europa. Así pues, para *fortalecer* la posición de los puertos gallegos en el tráfico portuario es necesario que tiendan a participar en aquellos segmentos del mercado que les proporcionen una ganancia de posiciones en *ranking* español y europeo. Para ello, deben aprovecharse de su *estratégica* posición respecto de las rutas del Atlántico norte y las oportunidades de desarrollo y *especialización* que posibilita el *short sea shipping* o también *cabotaje europeo* (*Libro Verde de puertos de 1997*⁸ y el *Libro Blanco del Transporte de 2001*⁹) En caso contrario, la actividad portuaria en Galicia quedará *marginada* hacia un segmento que no tiende a resultar tan competitivo como el tráfico de contenedores. Para disponer de una información completa sobre la cada vez mayor importancia que ostenta el hecho de que los puertos de interés general se especialicen en el tráfico de contenedores, en la Tabla 5 se han tabulado los tráficos correspondientes a contenedores que discurren por el Canal de Suez. El estudio del transporte marítimo alcanzado en este punto nos señala la potencialidad del transporte que existe entre las economías de los países occidentales y los orientales. A este respecto, es de hacer notar que las nuevas *estrategias* de localización industrial, al lado de los notorios adelantos en los medios de transporte y comunicaciones han originado la gestación de un fenómeno económico mundial: la *internacionalización* de la economía. En este escenario hay que señalar que multitud de industrias han optado por localizarse en el S.E. asiático por causa de las más elevadas ventajas competitivas: costes salariales, menor carga impositiva, incentivos fiscales a la producción, etc. Así, el examen de los tráficos por contenedor que se registran en el Canal de Suez es un buen *catalizador* para saber el nivel de desarrollo económico que registran los países de economía de mercado localizados en Europa y América. En paralelo, la información de dicha tabla se ha ocupado de consignar los valores del movimiento de buques *portacontenedores* por el Canal de Suez según los valores del total de buques movilizados y el total de Tn transportadas. Por otra parte, la información de la tabla posibilita el estudio del tipo de tráfico registrado según siempre el estado de los contenedores: *cargados* y *vacíos*. Finalmente, cabe señalar que los tráficos movilizados a través del Canal de Suez son aún más importantes si le agregamos a los valores anteriores los correspondientes al tráfico de *graneles líquidos* procedentes de Oriente Medio. En resumidas cuentas, la importancia de los registros viene a señalarnos como es necesario que las terminales portuarias evolucionen hacia su *especialización* en aquellos segmentos del mercado que ostentan un mayor dinamismo y unas más altas potencialidades de crecimiento.

⁸ *Libro Verde de los Puertos y las infraestructuras marítimas. Comisión Europea. COM (97) 678. 1997. Bruselas.*

⁹ *Libro Blanco Comunitario La política europea de Transportes de cara al 2010: la hora de la Verdad. Comisión de las Comunidades Europeas. COM (2001) Final. Bruselas.*

TABLA 6. Evolución del tráfico de buques portacontenedores por el Canal de Suez. Valores en Miles de Tn.

Estado del buque	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Número de buques que transitan por el Canal de Suez.							
Cargados	2.842	3.004	3.091	3.440	3.620	3.693	3.753
Vacíos	115	73	84	42	18	20	12
Total	2.957	3.077	3.175	3.482	3.638	3.713	3.765
Total de Tn. movilizadas en los buques que transitan por el Canal de Suez.							
Cargados	74.459	80.728	86.422	92.689	100.500	108.000	116.100
Vacíos	1.114	978	1.208	463	4.000	3.000	2.000
Total	75.573	81.706	87.630	93.152	104.500	111.000	118.100

Fuente: Suez Canal Authority. Elaboración propia.

3. ALGUNAS NOTAS SOBRE LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DE LOS PUERTOS DE GALICIA DE INTERÉS GENERAL.

El estudio de la cuenta de resultados económicos alcanzada por parte de los puertos de interés general del Estado de Galicia es un factor de notoria importancia para conocer con claridad el nivel de rentabilidad económica que alcanza cada puerto al comercializar su prestación de servicio. Por otra parte, las cifras alcanzadas por cada puerto nos permiten apreciar si existe una *óptima* correlación entre las características operativas de la oferta del servicio y las necesidades reales de la *demanda potencial* de tráfico portuario. Aún más lejos, el examen final de los valores obtenidos en cada uno de los ejercicios económicos contemplados en la serie señalada nos facilita una información óptima para conocer si los registros del tráfico marítimo gallego han experimentado una competencia modal importante por parte de los restantes modos de transporte alternativos: carretera, ferrocarril, avión. En *línea directa* con el aserto que se ha emitido, cumple señalar que para entender la *línea evolutiva* que han experimentado los tráficos portuarios es necesario estudiar la *política tarifaria* implementada por parte de cada puerto. La toma de decisiones de los *clientes potenciales* del puerto tienden a recurrir a los restantes modos de transporte y en especial a la carretera para movilizar sus mercancías por su ahorro en el capítulo de costes de transporte y tiempo de movilización de los productos. El *Ente Público Puertos del Estado*, al público efecto de conocer con veracidad la captación de cota de mercado potencialmente canalizable hacia el transporte portuario realizó un exhaustivo estudio sobre la movilización de mercancías por provincias que tenían posibilidades de ser transportadas en contenedores por vía marítima para las *fachadas atlántica y mediterránea*, ello según la matriz de viaje O-D¹⁰. Los resultados registrados, para el caso de Galicia, los recogemos en las Tablas 6 y 7. En las mismas se puede examinar los valores correspondientes a las exportaciones/importaciones expresados en términos de tonelaje (Tn) y los mismos valores también *monetizados* en millones de ptas.

TABLA 6. Tráfico de mercancías de las provincias de Galicia susceptibles de ser transportadas por contenedores por vía marítima para la fachada Atlántica. 1998

Provincias	Exportaciones		Importaciones.		Total.	
	Tn.	Mill. ptas	Tn.	Mill. ptas.	Tn.	Mill. ptas.
A Coruña	66.963	32.480	63.725	28.574	130.687	61.053
Lugo	48.197	6.704	9.502	2.430	57.699	9.134
Ourense	169.220	17.364	5.889	5.351	175.109	22.715
Pontevedra	77.010	21.233	82.318	56.768	159.328	78.001
Galicia	361.390	77.781	161.434	93.123	522.823	170.903
España	7.552.758	3.058.234	8.199.684	4.679.067	15.752.442	7.737.301
%G/E.	4,78	2,54	1,96	1,99	3,31	2,20

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

En la Tabla 6 se han reflejado los valores del tráfico de mercancías *contenedorizable* que puede ser transportado por vía marítima para la *fachada atlántica*. Para disponer de una

¹⁰ Puertos del Estado. *Marco Estratégico. Sistema Portuario de Titularidad Estatal*. Edit. Puertos del Estado. 1998. Madrid.

información óptima de la *componente direccional* de los tráficos, éstos se han expresado en términos de mercancías que potencialmente pueden ser importadas *versus* exportadas. Así, es de resaltar dos aspectos de destacado interés. El primero de los apuntados es el que da respuesta a la importancia que ostentan los tráficos potencialmente transportados por vía marítima para cada una de las fachadas según el valor de las cifras tabuladas. En este mismo sentido, y ello para facilitar la comprensión de los valores indicados, se ha consignado el valor de la participación del tráfico de Galicia respecto de la media española para cada una de las dos fachadas. El segundo de los señalados es el que nos muestra el comportamiento de las dos provincias gallegas interiores: Lugo y Ourense.¹¹ Este indicador nos permitirá analizar el papel que desempeña la dotación de conectividad terrestre mediante unas infraestructuras operativas en régimen de alta capacidad de carga (autovías), así como también la *idoneidad* del ferrocarril para fomentar la *integración* de la *cadena modal* del transporte. La Tabla 7 hace lo propio para aquella demanda de transporte que puede ser contenedorizada por barco para la *fachada mediterránea*.

TABLA 7. Tráfico de mercancías de las provincias de Galicia susceptibles de ser transportadas por contenedores por vía marítima para la fachada Mediterránea. 1998

Provincias	Exportaciones		Importaciones.		Total.	
	Tn.	Mill. ptas	Tn.	Mill. ptas.	Tn.	Mill. ptas.
A Coruña	76.119	33.838	45.234	26.020	121.353	59.858
Lugo	26.219	3.470	12.880	4.259	39.099	7.729
Ourense	81.154	8.642	7.203	8.314	88.358	16.956
Pontevedra	105.100	35.414	63.386	39.048	168.486	74.463
Galicia	288.592	81.364	128.703	77.641	417.296	159.006
España	5.164.235	1.942.209	6.415.628	3.269.072	11.579.863	5.211.281
%G/E	5,58	4,18	2,00	2,37	3,60	3,05

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

La importancia que cabe asignarle a las tablas indicadas no es otra que la de señalar el *dinamismo potencial* que ostenta el desarrollo económico regional y el grado de *eficiencia* que ostenta el transporte portuario para ser capaz de canalizar hacia los mercados las mercancías procedentes de cada provincia gallega. En paralelo, cabe referir que será en razón al *volumen de negocio* que ostenta cada uno de los puertos gallegos de interés general el factor que en amplia medida nos indique cuál es su *cuenta final de resultados económicos*. Ni que decir tiene que las cifras correspondientes a la *cuenta final de resultados económicos* será el indicador que en último extremo justifique un determinado esfuerzo inversor en cada puerto.

En la Tabla 8 se han computado los valores correspondientes al balance de resultados económicos de cada puerto gallego expresados en unidades monetarias (millones de ptas. corrientes). El resultado de los mismos nos explica como los puertos gallegos, salvo el de Vilagarcía de Arousa, *externalizan* unos *balances* netamente *positivos*. En los primeros lugares del *ranking* se encuentran los puertos de A Coruña y Ferrol-San Cibrao.

TABLA 8. Evolución del balance de resultados económicos correspondiente a la explotación de la red regional de puertos de interés general del Estado en Galicia. 1993-1997. (Mill. de ptas. corrientes)

Puertos	1993	1994	1995	1996	1997	Total.
A Coruña	1.151	1.852	2.331	1.263	770	7.367
Ferrol-San Cibrao	409	703	918	711	681	3.422
Marín-Pontevedra	87	205	218	205	168	883

¹¹ La provincia de Lugo dispone de una importante fachada costera y hasta comparte puerto de interés general del Estado (Sin Cibrao) con Ferrol. El problema es el acusado *enclavamiento territorial* que registra la dotación de conectividad territorial puerto-ciudad de la ciudad de Lugo y sus cabeceras de comarca interiores respecto de dicha terminal portuaria. Este hecho dio origen a que se prefiera como puerto de acceso el de A Coruña.

Vigo	91	599	747	120	304	1.861
Vilagarcía de Arousa	-479	-162	-153	-191	-179	-1.164
Total Galicia	3.252	5.191	6.056	4.104	3.741	12.369
España	6.242	19.335	25.494	13.947	14.950	79.968
% G/E	52,0	26,8	23,7	29,4	25,0	15,4

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración Propia.

Examinado en estos justos términos, pues, al tratar de *despejar* el *interrogante* referido a cuál es la *clave explicativa* de un comportamiento económico tan *anómalo* en el puerto de Vilagarcía de Arousa, las razones son las que se enumeran:

1. El puerto de Vilagarcía de Arousa no se encuentra plenamente *especializado* en la captación de un determinado segmento de mercado, sino que su operatividad se distribuye de una manera *homogénea* por cada segmento del tráfico. Este hecho nos explica, y ello a tenor de los volúmenes tan bajos de mercancías movilizadas, que se trata de un tráfico destinado a atender a la estructura empresarial radicada en su *hinterland*. La naturaleza del tejido productivo responde al grupo de las PYMES, donde su volumen de facturación nos explica como los tipos de tráfico portuarios nutridos por las mismas resultan *módicos* o *bajos*.
2. La oferta de servicio comercializada por el puerto de Vilagarcía de Arousa *tropieza* con varios *handicaps* operativos que lo desvertebran de la *cadena modal del transporte*. En primer lugar, el *hinterland* del puerto tiende a verse reducido por *causa-efecto* de que no *disfruta* de una conectividad territorial efectuada en base a una infraestructura de transporte terrestre que funcione en alta capacidad de carga. Así, se advierte como Vilagarcía no se encuentra conectada por carretera de alta capacidad de carga respecto de sus *clientes potenciales*: Santiago, Lugo, Ourense y cabeceras de Comarca de Ourense y Lugo. Por otra parte, la conectividad territorial puerto-ferrocarril no resulta en modo alguno *idónea* para lograr una *eficiente intermodalidad* para los tráficos de mercancías. Estos dos *condicionantes* obran en *detrimiento* de la captación de cota de mercado, y ello aún cuando su *política tarifaria* podría resultar harto competitiva.
3. El puerto de Vilagarcía de Arousa dispone de un *hinterland* que se encuentra realmente muy *condicionado* por el desarrollado por dos puertos de interés general del Estado que se encuentran relativamente próximos. Para empezar, el puerto de Pontevedra-Marín que dista menos de 44 Km. del anterior y que tiende a erigirse en un importante competidor para los tráficos procedentes de la Meseta. En segundo lugar, el puerto de Vigo que se encuentra en la vertiente más meridional de Galicia. Por otra parte, en la vertiente septentrional de la Ría de Arousa el puerto de Vilagarcía encuentra a dos puertos de interés de la Comunidad Autónoma de notable dinamismo: Sta. Eugenia de Ribeira y A Pobra do Caramiñal. Así pues, la relativa proximidad de los puertos señalados tiende a imposibilitar no sólo la captación de cota de mercado, sino también su *especialización* y su vertebración final en la cadena del transporte.¹²

4. LA PLANIFICACIÓN INVERSORA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EN GALICIA: LOS RETOS DE LA MODERNIZACIÓN OPERATIVA PARA EL MERCADO.

El centro de interés de la sección enunciada es el que se concreta en la importancia en tratar de estudiar el sistema de transporte portuario en Galicia¹³. La contribución que esta modalidad

¹² DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Reflexiones y notas de la política portuaria y sus efectos en la red regional de interés general*, pág., 81-104, en: *Revista Estudios de Construcción y Transportes*, núm., 93. Ministerio de Fomento. 2001. Madrid.

¹³ GONZÁLEZ LAXE, F., DE LLANO MONELOS, G., & DE LLANO MONELOS, P. *Análisis económico del sistema portuario gallego*. Instituto de estudios económicos. Fundación Pedro Barrié de la Maza. 1999. A Coruña.

de transporte ciertamente le supone a la economía regional es a todas luces bien elocuente¹⁴. Estas infraestructuras de transporte posibilitan el libre flujo de mercancías y capitales de Galicia para con los países que configuran la U.E., así como también, y ello tal vez resulte de mayor interés, para con los países transoceánicos de América del Norte y de América Latina. Por otro lado, las instalaciones portuarias gallegas de interés general del Estado ostentan un *especial atractivo* para con los centros económicos de las CC.AA. geográficamente próximas a Galicia: Castilla-León y Madrid. En igual sentido, cabe indicar que la cuota de mercado de los puertos de interés general de Galicia se hace extensible hasta la *Región Norte de Portugal (R.N.P.)*.¹⁵ Por ello, al compás que la *modernización funcional* de la trama viaria gallega incrementaba sensiblemente sus niveles de capacidad de carga y, por consiguiente, los referidos a los estándares de accesibilidad territorial, se ha producido una *lógica* captación de cuota de mercado a favor de los puertos de Galicia.

Así las cosas, las expectativas económicas que cabe esperar para con la red de puertos de interés general del Estado en Galicia es ciertamente *halagüeña*, habida cuenta de si cada uno de los mismos implementa cuatro *actuaciones estratégicas* que de manera sucinta pueden quedar insertas en la configuración de un *Plan estratégico de Empresa*¹⁶. En referencia expresa al alcance inversor que *in strictu sensu* cumple imputarle a todo esfuerzo planificador en materia de transporte portuario, puede aseverarse que los *objetivos estructurantes* del mismo pasan por la comercialización de una prestación de servicio respecto de su *hinterland* portuario y también *foreland* que resulte muy *competitiva* en cuanto a estándares de calidad y precio. Por una parte, el crecimiento de la cuota de mercado de los puertos gallegos de interés general del Estado se encontrará en estrecha relación con el nivel de *competitividad* con el cual comercialice sus productos en la *cadena* de un sistema de transporte operativo en *régimen de intermodalidad*¹⁷. En razón con lo que se ha hecho mérito, puede señalarse que la planificación portuaria deberá fomentar en todo momento la consecución de una *racionalidad inversora* orientada a mejorar la calidad de la comercialización de la oferta portuaria a los *clientes potenciales* de dicho servicio. Paralelamente, la eficacia del mismo o lo que es igual, el crecimiento *sostenido* de la cuota de mercado de cada uno de los puertos gallegos habrá que tratar de verla *íntimamente ligada* a la implementación de una *política tarifaria atractiva*. El resultado de la instrumentación de la *política tarifaria* no será otra que la de tratar de lograr, primero, la *fidelización* de la *demanda potencial* de servicio atendida. En segundo término, este tipo de actuaciones se erigirán por su propio *peso específico* en un incentivo de *competitividad* para con la consiguiente captación de crecientes cuotas de mercado. En último extremo, no se nos oculta aquí que esta directriz de la política del transporte será la que revierta en incentivar la mejora significativa de los niveles de calidad de los servicios comercializados. En este sentido, la prestación de servicio portuario de un cierto nivel de calidad se encontrará correspondida con un *internalizable* coste final por concepto de uso con el que se le gravará a la *demanda potencial* de servicio las instalaciones portuarias (*user pay*).

Al retomar el *hilo conductor* de las *directrices estratégicas* que habrán de encontrarse compendiadas en cada *Plan Estratégico de Empresa Portuaria*, cumple apostillar a este mismo respecto que la naturaleza de las mismas responde a las que se enumeran seguidamente:

1. La necesidad de que la *política portuaria* que se instrumente en la red de puertos de interés general del Estado en Galicia se sustente *preferencialmente* sobre la *especialización*

¹⁴ DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Contribución de las infraestructuras de transportes y comunicaciones al desarrollo regional de Galicia*, en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. & LOIS GONZÁLEZ, R. C. *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia*. Edit. Excma. Diputación provincial de Pontevedra. 2003. Pontevedra.

¹⁵ DÍAZ FERNÁNDEZ, J.A. *Las relaciones transfronterizas Galicia-R.N.P.: Oportunidades y retos del desarrollo económico propiciadas por una red transeuropea de transportes por ferrocarril*, pág., 12-26, en: VV.AA. *IV Congreso Ferroviario Nacional*. Edit. ADFER. 2003. Lisboa.

¹⁶ Puertos del Estado. *Análisis, previsiones y contraste de tráficos en el sistema portuario español para el año 1997 y los años horizonte 1999 y 2003. Informe de Síntesis*. 1997. Madrid.

¹⁷ RODRÍGUEZ DAPENA, A. *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. Madrid.

productiva de cada uno de los diferentes puertos respecto de su consiguiente segmento de mercado portuario. En razón con lo apuntado, resulta evidente señalar que los efectos deducidos directamente de la *especialización* económica de cada puerto en lo que a comercialización de servicio se refiere concluirá por redundar en la consecución de una oferta de transporte portuaria notoriamente *complementaria* y no *adversamente competitiva* entre cada puerto. Por el contrario, esta directriz repercutirá a favor de que cada uno de los puertos gallegos canalice hacia el mercado una oferta pública de servicio convenientemente *modernizada*. La naturaleza de la cual, a su propia vez, terminará por dar origen a que cada prestación de servicio portuaria logre *maximizar* sus *ventajas competitivas* respecto de cada segmento de la demanda de transporte.

2. La elaboración de un *atractivo* programa de *modernización integral* de la infraestructura gallega de puertos como fórmula de actuación válida para salvar con éxito las *debilidades* que puedan estar acusando cada uno de los puertos de interés general radicados en Galicia.

Examinado bajo los parámetros que han sido apuntados, pues, nos encontramos en total condición de enunciar y, al tiempo, reflexionar abiertamente sobre los objetivos fijados en el *Plan de Puertos de Galicia* correspondientes al intervalo: 1990-2000. Así, entonces, al efecto de aproximarnos de una manera sucinta a la naturaleza de los mismos en las líneas que siguen se han glosado los más representativos que pueden ser detraídos de la política portuaria en Galicia.

1. La importancia que en todo modelo de planificación económica del transporte ciertamente ostenta el hecho de fomentar la configuración de un ente público *especializado* en la *gestión y dirección* de la política de planificación portuaria. En este sentido, y ello para la los puertos de interés general de la CC.AA. de Galicia, que es donde dicha AA.PP. ostenta la competencia administrativa, la Administración Pública de la CC.AA. de Galicia ha entendido como una *directriz* de todo orden *estructurante* la constitución del *Ente Público Puertos de Galicia*. Este organismo será el encargado de *coordinar y dirigir* la política portuaria gallega para con este tipo de puertos y, en paralelo, poder colaborar con el *Ente Público Puertos del Estado*, a fin de diseñar los *trazos estructurantes* de la política portuaria que en mayor grado demanda Galicia.
2. La importancia que en la concreción de la nueva planificación económica portuaria ciertamente ejerce la designación, siempre a instancia de la Xunta de Galicia, de los *órganos de gobierno* de los puertos de interés general del Estado en Galicia. Como se avanza, la finalidad de este objetivo no difiere lo más mínimo de lo que se propone el *principio rector de legalidad vigente* glosado en la *Ley 62/1997 de 26 de Diciembre*.¹⁸
3. El *estratégico relieve* que cabe imputarle al hecho de poner en funcionamiento con celeridad un *Plan de Puertos*, a fin de contribuir a *corregir* los *déficits* infraestructurales habidos en los puertos de Galicia. Se trata, como se sostiene, de intentar *paliar* satisfactoriamente los *estrangulamientos operativos* que tiende a acusar cada uno de los puertos gallegos en lo que a comercialización de su prestación de servicio se refiere. En este sentido, pues, pocas son las dudas que al efecto aquí pueden ser albergadas si se asevera abiertamente que la *eficacia* en la comercialización de los productos portuarios para con la *hipotética demanda potencial* de servicio radicada bien en el *hinterland* portuario o, incluso también, en el *foreland*, se encontrará de todo orden en estrecha concomitancia con la *idoneidad* de la *política tarifaria* implementada. Asimismo, la *idoneidad* de la pretendida *política tarifaria* habrá de ser estudiada respecto, esta vez, a su concreta correlación final para con los estándares de calidad en la prestación de servicio portuario.¹⁹
4. El *desarrollo programático* y su ulterior llevada a efecto de la ejecución durante los últimos cuatro años del conocido *Plan de Instalaciones Náutico Deportivas de Galicia*. La planificación apuntada es la que sobre tal extremo ha definido la AA.PP. de la CC.AA. de Galicia.

¹⁸ A este respecto resulta de interés someter a estudio la *Ley 62/1997 de 26 de Diciembre de Puertos de Interés General del Estado*.

¹⁹ BEN-AKIVA, M. *Aplicación de la metodología de modelos desagregados para el transporte interurbano de mercancías*. MTTC. 1988. Madrid.

5. La participación de cada uno de los puertos gallegos de interés general del Estado según, primero, el segmento de mercado correspondiente a las mercancías movilizadas.²⁰ En segundo lugar, la participación o, si se prefiere, la cuota de mercado totalizada por parte de cada uno de los puertos gallegos de interés general en lo concerniente al total de mercancías movilizadas en el ejercicio económico del 2000.
6. La dotación de capital público computada en el modelo de planificación finalmente propuesto por, precisamente, el *Ente Público Puertos de Interés General del Estado* para con la red de puertos gallegos de dicha condición y competencia, y, en segundo lugar, la planificación inversora resultante del *Ente Público Puertos de Galicia* para con la red de puertos gallega de interés general de la CC.AA.

En la Tabla 9 se han señalado los valores de la dotación de inversión pública en materia portuaria en Galicia para la serie 1992-1997. Las cifras computadas nos permiten advertir la evolución del *gasto público programado* en los puertos gallegos para cada uno de los ejercicios indicados. Por otra parte, y para facilitar la comprensión de los registros correspondientes a la inversión gallega del período, se ha conformado una columna en la cual se han tabulado los valores de la participación de la inversión ejecutada en Galicia respecto de la media nacional.

TABLA 9. Evolución de las inversiones presupuestarias en la red de puertos de interés general del Estado en Galicia. (Mill. de ptas. corrientes de cada año).

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997
A Coruña	1.019	887	665	2.046	1.101	2.037
Ferrol-San Cibrao	358	342	515	544	856	423
Marín-Pontevedra	555	589	665	574	552	645
Vigo	966	706	1.630	1.038	1.076	2.302
Vilagarcía de Arousa	336	81	397	373	541	522
Total Galicia	5.226	4.598	5.866	6.570	6.122	7.926
España	41.418	44.924	47.854	50.231	56.014	59.414
% G/E	12,6	10,2	12,2	13,0	10,9	13,3

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

Al examinar la magnitud de los registros correspondientes al esfuerzo inversor realizado en materia de puertos en Galicia, cabe indicar que los más elevados niveles son los ejecutados en A Coruña para el conjunto del período, sucediéndole en importancia las inversiones efectuadas en el puerto de Vigo. Por otra parte, al valorar la participación de las inversiones efectuadas en los puertos gallegos respecto de la media española se aprecia que aunque los mismos son importantes, los registros resultan *asimétricos* respecto de la participación porcentual con la que el *balance de resultados económicos* de los puertos gallegos participa respecto de la media española. Esto quiere significar que las cifras alcanzadas en la cuenta de resultados económicos por los puertos de interés general de Galicia exceden en mucho al montante presupuestario destinado a realizar el esfuerzo inversor en la Comunidad Autónoma. En paralelo, del aserto formulado se deduce que una buena parte del capital público producido por los puertos de Galicia tiende a ser ejecutado en favor de otros puertos competidores con los gallegos por los mismos segmentos de mercado (Bilbao), lo cual tiende a condicionar sus potencialidades de crecimiento en el *ranking* nacional de puertos.

En la Tabla 10 se han computado los valores correspondientes a la previsión del *gasto público programado* propuesto a ejecutar en materia de puertos de interés general del Estado en Galicia. En la misma se puede apreciar cuál va a ser el esfuerzo inversor en materia de *capital*

²⁰ PUERTOS DEL ESTADO. *Informe*. Este extremo también se puede seguir con nitidez en la serie del *Anuario Estadístico (Varios años)*. Ministerio de Fomento. Madrid.

social fija de transporte portuario que tenderá a totalizar por separado cada uno de los puertos gallegos de interés general para la serie 2001-2005.

TABLA 10. Dotación de inversión pública programada para los puertos gallegos de interés general del Estado de Galicia en el período 2001-2005. (Valores en mill. de ptas.)

Puertos del Estado.	Inversión total 2001-2005	Resto
A Coruña*	27.047	58.334
Ferrol-San Cibrao	20.758	4.731
Pontevedra-Marín	4.387	0
Vigo	15.744	500
Vilagarcía de Arousa	5.108	0
Inversión Total en los puertos de interés general	73.044	63.565

Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

(*) Inversiones pendientes del estudio de viabilidad económico-financiero del Puerto Exterior de A Coruña.

Al realizar un breve comentario, únicamente señalar que en el primer lugar del ranking en ejecución del gasto se encuentra el puerto de A Coruña. Al valor final de las cifras que se han consignado en la tabla le habría que acompañar el relevante aspecto de que los valores de las mismas se encuentran pendientes de la ratificación del estudio de viabilidad económico-financiero efectuado para proceder a la construcción del Puerto Exterior de A Coruña.

5. LA DOTACIÓN DE CAPITAL PÚBLICO EN CADA UNO DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO POR CAPÍTULO DEL GASTO CORRIENTE PROGRAMADO.

En las siguientes tablas que van a desfilan por el comentario se puede conocer con total precisión el montante presupuestario asignado a cada uno de los puertos gallegos de interés general del Estado para el lapso 2001-2005. En esta línea, en la primera de las tablas indicadas en el encabezamiento de la sección (Tabla 11) se han registrado las previsiones de ejecución del *gasto público* finalmente *programado* en el puerto de A Coruña por capítulos corrientes del *gasto* para el conjunto del período 2001-2005.

TABLA 11. Dotación de capital público en el puerto de A Coruña 2001-2005. (Valores en mill. de ptas.)

Proyecto	Total	2001	2002	2003	2004	2005	Resto
Obras en el dique de abrigo	308	0	0	108	100	100	0
Obras muelle centenario	1.197	677	70	300	150	0	0
Obras dársena de Oza	784	79	60	115	200	330	0
Nueva lonja pesquera	2.650	1.000	1.650	0	0	0	0
Puerto Exterior*	77.334	0	0	1.000	9.000	9.000	58.334
Otras inversiones	3.108	1.041	862	445	382	378	0
Total	85.381	2.797	2.642	1.968	9.832	9.808	58.334

Fuente: Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. INE. Xunta de Galicia. CPTOPV.

*La inversión correspondiente al Puerto Exterior se encuentra pendiente de la aprobación del estudio de viabilidad económico-financiero.

Al tratar de examinar el montante final de la dotación de capital público asignado al puerto coruñés de interés general del Estado para la serie de los ejercicios económicos indicados se descubre como la evolución no ha reflejado una *curva evolutiva lineal*. De igual modo, si se examina la asignación de crédito presupuestario para con cada uno de los capítulos que internamente componen el *gasto público portuario* se cae en la cuenta de que los mismos no han totalizado unos valores *graditivamente* crecientes ni mucho menos equiparables hasta el *umbral máximo*. Así las cosas, al analizar las cifras computadas en la Tabla 11 descubrimos

como el mayor esfuerzo inversor realizado ha correspondido a la inversión propuesta para el ejercicio económico de 2001. La razón que aquí puede ser esgrimida no difiere lo más mínimo de la importancia que ostenta la asignación de crédito presupuestario totalizado para la ejecución de las obras públicas del *Puerto Exterior* (el 90,57% del *gasto programado*). Por otro lado, al valorar cuál ha sido el nivel de dotación de crédito para con los restantes capítulos, el volumen monetario de los mismos únicamente nos aconseja destacar a las previsiones inversoras a favor de *nueva lonja pesquera, obras en la dársena de Oza y obras en el muelle del centenario*.

Al centrarnos en el estudio del puerto de Ferrol -San Cibrao (Tabla 12) apreciamos como las partidas del *gasto* distribuidas por *capítulos*, así como también el montante presupuestario asignado a cada uno de los ejercicios económicos glosados en la serie nos terminan por indicar como es el ejercicio económico de 2001 el que ha totalizado el más alto porcentaje de *gasto público programado*. En esta misma línea, y ahora para cada uno de los capítulos del *gasto público* portuario, el rigor de las cifras nos concluye por mostrar como las más elevadas dotaciones inversoras se han alcanzado a favor de la ampliación del Puerto de Ferrol (*Puerto Exterior*), toda vez que este capítulo totaliza nada menos que el 86,15%.

TABLA 12. Dotación de inversión público en el puerto de interés general del Estado de Ferrol - San Cibrao.

Proyecto	Total	2001	2002	2003	2004	2005	Resto
Ampliación del puerto de Ferrol (Puerto Exterior)	21.961	1.014	4.005	4.005	5.025	3.181	4.731
Programa de mejora de pavimentos portuarios	743	743	0	0	0	0	0
Actuaciones Puerto-Ciudad (Rehabilitación ambiental ría)	2.145	469	632	384	290	370	0
Resto							0
Total	25.489	2.296	4.697	4.478	5.537	3.750	4.731

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. INE. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

En paralelo, si examinamos la *línea tendencial* seguida por la dotación de capital público para con la ampliación del puerto de Ferrol (*Puerto Exterior*), apreciamos como en la totalidad de los ejercicios económicos que conforman la serie se han asignado unos valores ciertamente importantes. El montante de los mismos excede en mucho al resto de las partidas asignadas a otros capítulos del *gasto público* portuario de dicho puerto. Por último, no conviene dejar al margen a la importancia que ostenta la dotación de capitales públicos destinados todos a fomentar la mejora de las comunicaciones *puerto-ciudad*.

Por lo que hace referencia al puerto de Vigo (Tabla 13) las conclusiones que se sacan son totalmente coincidentes con lo referido líneas más atrás. En efecto, la evolución de la dotación de capital público planificado para el período 2001-2005 permite descubrir como la mayor partida del *gasto* se ha alcanzado en el ejercicio económico de 2001. En lo concerniente ahora al comportamiento de cada uno de los capítulos del *gasto público*, cumple dejar constancia que los más elevados niveles de inversión pública no permiten apreciar una notoria hegemonía de un programa respecto de los restantes. En este sentido, es de destacar que las partidas más elevadas se han asignado a la construcción de una *Plataforma Logística de Transporte*. Al lado del anterior programa inversor destacaremos a la dotación de crédito destinado a proferir la ampliación del *muelle comercial del arenal*, así como a la *terminal de transbordadores*.

TABLA 13. Dotación de capital público en el puerto de interés general del Estado de Vigo.

Proyecto	Total	2001	2002	2003	2004	2005	Resto
Ampliación muelle arenal	3.000	0	0	500	1.000	1.000	500
Ampliación	650	200	250	200	0	0	0

muelle reparación buques pesqueros							
Lonja grandes peces y bajura	1.117	380	737	0	0	0	0
Terminal de transbord. de Bouzas	2.800	0	0	2.800	0	0	0
Plataforma logística	5.150	200	2.550	800	800	800	0
Otras inversiones	3.527	1.090	845	782	480	330	0
Total	16.244	1.870	4.382	5.082	2.280	2.130	500

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. INE. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

Con referencia a los dos últimos puertos gallegos de interés general del Estado que todavía restan por ser comentados, estos son, los puertos de Vilagarcía de Arousa y el de Pontevedra-Marín (Tablas 14 y 15), las conclusiones que pueden ser extraídas del examen de las Tablas 14 y 15, nos señalan cuatro aspectos de singular interés. Para empezar, el puerto de Vilagarcía de Arousa es el que totaliza las más bajas previsiones de *gasto público* destinado a fomentar la *modernización* económica de este modo de transporte pero ligeramente por delante del de Pontevedra-Marín. Así, al examinar el montante presupuestario centrado en cada uno de los capítulos del *gasto*, destacaremos a los finalmente propuestos en la dirección de *ampliación del muelle comercial*.

TABLA 14. Dotación de capital público en el puerto de interés general del Estado de Vilagarcía de Arousa.

Proyecto	Total	2001	2002	2003	2004	2005
Ampliación muelle comercial (Fase II)	1.450	200	350	350	300	250
Prolongación línea atraque muelle de ferrazo	250	0	0	50	100	100
Otros	3.408	822	756	724	432	674
Total	5.108	1.022	1.106	1.124	832	1.024

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. INE. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

Al centrarnos en el examen del puerto de Pontevedra podemos decir que los niveles de inversión pública no resultan equiparables con los asignados a los tres principales puertos gallegos de interés general. En este sentido, y al tratar de estudiar la dotación de capital público por capítulos del *gasto* descubrimos como no existe uno que prime por encima de los demás. Así, es de subrayar que la dotación de capital para con este puerto se encuentra a la *cola* de los puertos gallegos. Este hecho no se encuentra en modo alguno correlacionado con el volumen de negocio alcanzado, ni tampoco con la importancia de su *hinterland*, ni mucho menos con el resultado final de su *cuenta de resultados económicos*. Con todo, pues, apreciamos como la planificación propuesta para el puerto de Pontevedra-Marín no resultaba adecuada para prestar servicio a un área de influencia potencialmente creciente.

TABLA 15. Dotación de capital público en el puerto de interés general del Estado de Pontevedra-Marín.

Proyecto	Total	2001	2002	2003	2004	2005
Modif. Muelle y explanada contigua zona expansión puerto (Fase I)	714	400	314	0	0	0
Ampliación zona expansión puerto de Marín (Fase II)	905	0	0	25	330	550
Muelle de reparaciones nº 2	365	0	50	315	0	0
Resto	2.403	518	557	530	491	307
Total	4.387	918	921	870	821	857

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. INE. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

6. 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 contribuye 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. Principios de derecho público económico. Modelo de Estado, Gestión Pública, Regulación Económica*. Edit. Comares. Fundación de Estudios de Regulación. 1999. Granada.

BEN-AKIVA, M. *Aplicación de la metodología de modelos desagregados para el transporte interurbano de mercancías*. MTTC. 1988. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *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. 1999. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *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.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Fortalezas y debilidades de la red de puertos de interés general del Estado en el desarrollo regional*, pág., 19-40, en: *Revista de Construcción y Transportes*, núm. 89. Ministerio de Fomento. 2000. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Reflexiones y notas de la política portuaria y sus efectos en la red regional de interés general*, pág., 81-104, en: *Revista Estudios de Construcción y Transportes*, núm., 93. Ministerio de Fomento. 2001. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *O Tren en Galicia. Aproximación a la política ferroviaria: su contribución al desarrollo regional de Galicia*. Edit. Excma. Diputación Provincial de Pontevedra. 2002. Pontevedra.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Contribución de las infraestructuras de transportes y comunicaciones al desarrollo regional de Galicia*, en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. & LOIS GONZÁLEZ, R. C. *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia*. Edit. Excma. Diputación provincial de Pontevedra. 2003. Pontevedra.

DÍAZ FERNANDEZ, J. A. *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. 2000. Pontevedra.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. & DÍAZ VÁZQUEZ, R. *Nuevos horizontes de la planificación local en su dinámico papel de contribución al desarrollo turístico en Galicia*, en: SÁEZ DE OLIVITO, E. (Direcc.) *XVI Simposio de Cooperativismo y Desarrollo Rural. Iniciativas y desarrollo rural*. Edit. Cederul. Diputación de Huesca. Universidad de Zaragoza. 2003. Zaragoza.

DE RUS MENDOZA, G. *Los servicios de transporte aéreo, marítimo y terrestre: estructura económica y regulación*, pág.22-34. Documento de trabajo 93-08. FEDEA.

FAUST, P. *El papel de los puertos en el desarrollo económicos*. Institute of Shipping Economics. 1985. Bremen.

FAUST, P. *Multimodal transport*. Edit. Institute of shipping economics. Bremen. Port management textbook. 1985.

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.

GARRIDO ROSELLÓ, J. E. *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. 1995. Madrid.

GÓMEZ BARAHONA, A. *La planificación económica regional: Análisis jurídico*. Edit. Ministerio de Economía y Hacienda. Instituto de estudios Fiscales. 1991. Madrid.

GONZÁLEZ LAXE, F., DE LLANO MONELOS, G., & DE LLANO MONELOS, P. *Análisis económico del sistema portuario gallego*. Instituto de estudios económicos. Fundación Pedro Barrié de la Maza. 1999. A Coruña.

GONZÁLEZ LAXE, F. *Et. Al. Estructura económica de Galicia*. Edit. Alianza. 1983. Madrid.

GOSS, R. *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. 1992. Madrid.

MARCO BORDETAS, L. *Incidencia del transporte en el desarrollo regional*. Presidencia del Gobierno. 1977. Madrid.

MARROQUÍN MOCHALES, J. L. *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. 1995. Madrid. Puertos del Estado. *Marco Estratégico. Sistema Portuario de Titularidad Estatal*. Edit. Puertos del Estado. 1998. Madrid.

RODRÍGUEZ DAPENA, A. *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. Madrid.