Foro económico de Galicia

OS RETOS PARA A GALICIA DO SÉCULO XXI NO SISTEMA EUROPEO DE TRANSPORTE MARÍTIMO-TERRESTRE

DOCUMENTO 26 / 2018

AUTORES:
DR. FERNANDO GONZÁLEZ LAXE
DR. JAIME BARREIRO GIL

www.foroeconomicodegalicia.es

OS RETOS PARA A GALICIA DO SÉCULO XXI NO SISTEMA EUROPEO DE TRANSPORTE MARITIMO-TERRESTRE

AUTORES:

DR. FERNANDO GONZÁLEZ LAXE
(Universidade da Coruña)

DR. JAIME BARREIRO GIL
(Universidade de Santiago de Compostela)

ÍNDICE

Resumen ejecutivo

I.-O CONTEXTO: O MARCO EUROPEO PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO TERRESTRE.

II. A DESCRICIÓN DOS CORREDORES DE TRANSPORTE EUROPEO EN TERRITORIO ESPAÑOL.

III. O NOSO RETO ESTRATÉXICO: O FERROCARRIL PARA A GALICIA DO SÉCULO XXI.

IV. A COHESIÓN TERRITORIAL.

V. A MODERNIZACIÓN INTEGRAL DO SISTEMA FERROVIARIO GALEGO.

VI. OS PORTOS MARÍTIMOS NAS RTE-T.

VII. O SISTEMA PORTUARIO DE GALICIA CARA UNHA NOVA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL.

VIII. REFLEXIÓNS FINAIS

BIBLIOGRAFÍA

RESUMO EXECUTIVO[1]

Sendo membros da Unión Europea e considerada dentro dela a política de transportes como peza fundamental da súa propia formación, tanto en termos de cohesión territorial e social como de promoción do crecemento económico, calquera dos países membros e as súas rexións, cal é o caso de Galicia en España, deben trazar as liñas estratéxicas dos seus respectivos sistemas de transporte en coherencia, coordinación e integración, incluso orzamentaria, do sistema europeo que se define.

Por iso este texto comeza fixando o contexto indiscutible e ineludiblemente europeo do plantexamento de calquera reflexión encol da modernización do Sistema Galego de Transportes, concentrando neste noso caso a atención na súa fasquía marítimo-terrestre.

As nosas propostas estratéxicas son as que seguen:

1. A Comisión Europea adoptou no ano 2013, segundo as pautas do Libro Branco do Transporte, unha configuración espacial na que os sistemas de transportes han de desempeñar un rol esencial na formulación dun espazo único para unha política de transportes competitiva e sustentable.

2. Os novos Corredores de Transportes europeos conforman unha rede interconectada entre as principais cidades-porto e desenrolan unha articulación nodal que contribúe a fortalecer a cohesión económico–social co obxectivo de evitala marxinación territorial. Non obstante, Galicia, o igual que outras Comunidades Autónomas e rexións europeas, quedan parcialmente relegadas nas formulacións iniciais. Cómpre, pois, actuar axiña de cara a palia-la devandita situación de marxinación e o consabido incremento dos niveis de perificidade.

3. O sistema de transporte en Galicia está composto por diversas infraestruturas que permiten enlazar e conectar os territorios mais dinámicos; pero, nin está garantida a súa intermodalidade nin a total interoperatividade do sistemas e modos de transporte. E dicir, amosa uns baixos índices de utilización respecto das investimentos; e sobresaen o escaso número de plataformas loxísticas que permitan maximizar as economías de aglomeración.

4. Hoxe o sistema de transporte ferroviario de mercadorías e as actuais conexións ferro-portuarias non resultan en absoluto atractivas para a maioría das empresas, nin tan sequera para aquelas localizadas arredor das que se desenvolve unha intensa loxística de transporte.

5. Chama a atención o incumpri-

1-Texto corrixido e actualizado respecto do presentado no Foro Economico

mento parcial dos obxectivos de tipo meta-político, como o AVE, Portos Secos e as relacións ferro-portuarias, de grande influencia económica e vencelladas ás políticas de ordenación territorial. Son, pois, materias pendentes dende hai anos que requiren de solucións pactadas e consensuadas.

6. Son moi relevantes no eido do sistema de transporte en Galicia tanto os baixos índices de conectividade internacional como a reducida inserción das actividades produtivas e de servicios nas cadeas globais de subministro. Dúas eivas de grande transcendencia estratéxica que cumpre atender axiña. Bótase de menos, esa incorporación ós planes políticos en Galicia, coma tamén unha meirande concreción nas políticas de Estado.

7. Finalmente, afirmar que afrontar o análise dos sistemas de transporte en Galicia resulta un tema recorrente nos derradeiros anos. Fomos quen, en moitas ocasións, de debater e cavilar sobre a integración dos modos de transporte e a súa inserción europea. Tamén, da avaliación da separación física e funcional entre as cidades e os portos. Non obstante, a maior parte de cidades e rexións marítimas do mundo teñen avanzado moito na súa proxección e as súas estratexias. So algunhas mantéñense nostálxicas do seu pasado e dalgunhas tradicións culturais, sinónimos de glorias pasadas e dunhas sinerxías ligadas nun mundo anterior. Hoxe en día, cómpre medir a nova evolución das relacións dos transportes e da loxística; afianzar a vía litoral para o propio desenvolvemento; e reforzar o rol das cidades-porto de cara a unha nova lóxica urbana e marítima. Ben sabido é que os tráficos marítimos están correlacionados coa talla urbana e as grandes vilas deben apostar por seren centros de gravidade das conexións mundiais.

8. Por todo iso, podemos afirmar que o ferrocarril é o osíxeno dos portos e os portos son a savia para o ferrocarril.

I. O CONTEXTO: O MARCO EUROPEO PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO TERRESTRE

Historicamente, en Europa, as infraestruturas para o transporte foron concibidas atendendo a esquemas nacionais, o que supuxo, de entrada, un retraso no desenvolvemento das redes transeuropeas. Por esa razón, a Comisión Europea se sentiu na necesidade de intervir mesmo no proceso de integración dos Estados Membros (EEMM), coa arela de axudar a que os propios países lle deran pulo tamén, ademais de ós seus proxectos propios, á instauración dunha rede transeuropea de infraestruturas para o transporte, aínda sabendo que a competencia xurídica a respecto desa materia era nacional. E interveu desde a fase inicial de planificación, como se di, co fin de coadxuvar a que as redes se definiran de acordo cunha óptica comunitaria.

Este marco de actuación xa tivo súa plasmación no Tratado de Maastricht, de 1992, cando a Comisión Europea se impuxo a tarefa de contribuír á creación e ao desenvolvemento das devanditas redes de infraestruturas para o transporte, de telecomunicación e máis de subministro de enerxía. Este plantexamento inscríbese, ademais, entre obxectivos xerais, como o da cohesión económica e social, aínda que tamén coa pretensión de acadar outros máis inmediatos, como os de construír as conexións necesarias para facilitar o transporte, optimizar as infraestruturas existentes, conseguir a inter-operatividade dos diversos elementos da rede, prever a ampliación da Unión Europea a novos países, tentar eliminar os esganamentos[2] ou atrancos e, contribuír ao desenvolvemento sostible e máis ao equilibrio modal.

A primeira parte destes obxectivos fíxanse en Essen (1994), onde se seleccionan catorce proxectos prioritarios, financiados pola Comisión Europea, que proceden da selección dun conxunto de corenta sete, contemplados, á súa vez, no Rapport Christophersen (1994). Os acordos acadados en Essen significaron, xa que logo, crebar a parsimonia previa en materia de transporte, e mesmo o comportamento dos EEMM á hora de implementar proxectos compartidos.

Máis tarde, no Libro Branco (2001) titulado A política europea de transportes de cara ao 2010: a hora da verdade[3], e na súa posterior revisión (Comisión Europea, 2006), só se incluíron tres daqueles outrora catorce proxectos: o aeroporto de Malpensa-Milán, a liña ferroviaria de mercadorías de Irlanda e máis o enlace fixo ferrocarril-estrada entre Dinamarca e Suecia (Oresund). Outros seis proxectos sufrirían retrasos desproporcionados a respecto das datas programadas (por exemplo, os AVE Madrid-Barcelona-Montpellier e Madrid-Vitoria-Dax), ou foron substituídos por outros (como pasou coa autopista Lisboa-Valladolid, que foi substituída polo corredor multimodal Portugal-España-Centro de Europa, por exemplo). Con iso púxose de manifesto a dificultade de establecer non só o marco das axudas para a execución dos proxectos, senón tamén as limitacións nas políticas de infraestruturas que posuíra cada EEMM[5].

As etapas da revisión do devandito Libro

2- "Cuellos de botella" (Trad.)

3- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Al24007

4- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0314

5- Os Libros Brancos son documentos que conteñen propostas de acción comunitaria nun ámbito específico. Ás veces son continuación dos Libros Verdes. Poden consultarse en: http://europa.eu.int/comm/off/white/index_es.htm.
Os Libros Verdes son documentos de reflexión publicados pola Comisión sobre un ámbito político específico. Están destinados ás partes interesadas (organismos e particulares) convidados a participar no proceso de consulta e debate. Poden consultarse en: http://europa.eu.int/comm/off/green/index_es.htm

Branco pódense sintetizar en dúas fases. Unha primeira, en 2001, cando se afronta a revisión dos proxectos definidos en Essen sobre os esganamentos nos grandes eixos. E outra segunda, en 2004, que se centraría nas autopistas do mar, as capacidades portuarias e os corredores pan-europeos nos países candidatos. En base a estas revisións, modificáronse as prioridades sobre os intereses, pois, de seguido, apostouse por reforzar os proxectos transfronteirizos, insistiuse nos conceptos de interoperatividade e intermodalidade e, tamén, nas normas de seguridade.

A perspectiva dunha outra inminente ampliación da Unión Europea cara novos países ao leste, obrigou a un replantexamento das Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T). Para iso, a Comisión Europea creou un Grupo de Traballo, dirixido polo que fora antes comisario de transportes, o belga Van Miert, co obxectivo encomendado de definir un número preciso e limitado de proxectos de infraestruturas para o transporte que puideran contar co apoio dos respectivos gobernos e coa máxima solvencia financeira, para lograr con eles a mellora das comunicacións entre os Estados da Unión Europea ampliada.

Os criterios de selección que se aplicaron teñen que ver coas prioridades xa establecidas no Libro Branco. A saber, os proxectos deberían aportar un marcado valor engadido europeo, ser cohesivos, medio-ambientalmente ambiciosos, facilitadores do tráfico e estaren operativos a curto prazo. Ou sexa, que lle debían dar saída á demanda e facilitar a mobilidade, a prol dunha "política igualitaria" entre todos os EEMM.

O documento de Van Miert establece catro listas de preferencias, a modo de axenda maximalista. Na lista 0, incluíanse os proxectos xa acordados en Essen[6].

* Na lista 1, outros dezaoito que incluíran obxectivos estratéxicos (pero contando co apoio dos gobernos e cun cadro financeiro definido para poderen iniciarse antes de 2010), entre os que están aqueles que xeran o devandito valor engadido europeo, como o sistema Galileo de localización, a ordenación do Danubio ou as Autopistas do Mar.

* Na lista 2, intégranse os proxectos importantes que, malia selo, non estaban en condicións de seren iniciados antes de 2010, ou que aínda non contaran cun apoio estatal claro, cal foi o caso, por exemplo, do Túnel Central dos Pirineos.

* Por fin, na lista 3, figuran outros proxectos cuxo obxectivo era lograr unha maior cohesión territorial mediante a mellora da accesibilidade e interconexión entre redes e máis a facilitación das conexións transfronteirizas.

Posteriormente, a Comisión Europea procedeu a realizar unha nova revisión global da política da RTE-T, propoñendo algunhas novas orientacións, entre as que destaca a Decisión 661/20/2010/UE, do Consello e o Parlamento, pola que se refunden as Orientacións da RTE-T e o Regulamento do Parlamento e máis do Consello sobre as Orientacións da UE para o desenvolvemento da RTE-T, 2011, que substitúe á Decisión 661/2010.

A partir dese momento, na revisión do Libro Branco de Transporte (2011), denominado Folla de ruta cara un Espazo Único Europeo de Transporte: por unha política de transportes competitivos e sostibles[7], contémplanse as novas pautas e princi-

6- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Al24094
7- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Atr0054

pios, así como as novas orientacións de futuro.

Nese documento defínense dúas redes. A básica ou principal (core network), que debería estar completada no ano 2030; e a global (comprehensive network), conectada coa outra, que debería estar lista en 2050.

A rede global, tería que garantir a cobertura plena da Unión Europea e o acceso a todas as súas rexións, dispoñendo duns niveis mínimos de infraestrutura, que se establecerían nas mesmas directrices da RTE-T, co obxectivo da interoperatibilidade necesaria para permitir os fluxos de tráficos sen interrupcións ao traveso da rede. A planificación da rede global ha de se levar adiante en cooperación entre a Comisión Europea e os EEMM, de conformidade co principio de que calquera proxecto de interese común relativo ao territorio dun Estado membro require a súa aprobación.

A súa implementación realizarase mediante os instrumentos comunitarios -tanto de carácter financeiro como non financeiro- con especial atención ao uso de infraestruturas innovadoras e "intelixentes", referidas, por exemplo, a reducións de CO2, aumento da seguridade e protección, nas conexións multimodais, e mesmo nos accesos.

Por outra banda, a Comisión Europea ten elaborado o concepto de "corredores", que han de constituír o instrumento marco para a realización coordinada das redes básica e principal, abranguendo os tres modos de transporte, atravesando, cando menos, tres Estados membros; e recomendándose, así mesmo, que conecten con algún porto marítimo. Esta aposta política está fundamentada no Regulamento 1316/2013, polo que se crea o mecanismo Connecting Europe, que perfila os propios Corredores Europeos multimodales da rede básica e delimita a Rede Transeuropea de Transportes, sobre nove corredores: Adriático-Báltico; mar do Norte-Báltico; Mediterráneo; Oriente-Mediterráneo Oriental; Escandinavia-Mediterráneo; Rin-Alpes; Atlántico; mar do Norte-Mediterráneo e Rin-Danubio. O devandito regulamento resulta continuación do Regulamento 125/2013 sobre as orientacións por parte da UE do desenvolvemento da Rede Transeuropea de Transportes que plantexaba os requisitos a cumprir de cara os instrumentos da RTE-T.

Neste senso, pártese do concepto de que un corredor constituíra unha plataforma para a xestión das capacidades, das inversións, da construción e coordinación de instalacións de transbordo multimodal, e da implantación dos sistemas inter-operables que atinxen á xestión do tráfico. Deste xeito, créase unha rede de transporte multimodal para Europa, onde se identifican a desenrolan unha serie de corredores que se basearán e artellarán na rede principal, adaptándose tanto ás necesidades coma ós cambios.

A posta en marcha destes corredores efectuarase baixo a supervisión dun coordinador europeo. E o novo modelo da Rede caracterizarase por formar un mallado no que se priorizan a intermodalidade, a eficiencia económica e máis a sostenibilidade ambiental.

A rede global, por fin, ha de servir de garante do principio da cohesión territorial e social, permitindo o acceso a todas as rexións da Unión Europea, cuns estándares mínimos. Mentres que a rede básica (que forma parte, emporiso, da global) constitúe

unha malla que une os nodos e enlaces de maior importancia estratéxica ao través dos corredores multimodais.

A Comisión Europea propuxo nove corredores, dos que dous afectan directamente a España. Un é o corredor mediterráneo, que entra en España por Figueras e chega até Alxeciras e Sevilla. O outro é o Lisboa-Estrasburgo, que en España se denomina atlántico, vertebrando o oeste español desde a fronteira portuguesa até Irún.

Ó mesmo tempo, a Comisión recolle especificamente o que se denomina "outras seccións" anexas á rede básica, referíndose ás conexións a Galicia e Asturias, ao tramo Valencia-Bilbao (que tamén recibe o nome de corredor cantábrico-mediterráneo) e tamén o tramo Madrid-Valencia (atlántico-mediterráneo). Deste xeito, en España, a configuración final da rede quedaría determinada por unha malla con cinco corredores multimodais (mediterráneo, central, atlántico, cantábrico-mediterráneo e atlántico-mediterráneo) conectados entre si, e que en nalgúns tramos está compartido.

Queda pendente, non obstante, a súa aprobación definitiva e ratificada polo Consello de Ministros e polo Parlamento Europeo, no prazo dun ano, a partir do 5 de xuño, do 2018, e debería selo antes da disolución do Parlamento Europeo. Do mesmo xeito, debería estar incluída na fase final do Marco Financiero Plurianual 2021-2027. Por tanto, debemos estar atentos á devandita inclusión e aprobación definitiva, so pena de quedar illados e carentes de interconexións, tal e coma veñen reclamando distintas organizacións e plataformas, coma o Eixo Atlántico ou o Foro Económico.

Estes corredores dispoñen de rede ferroviaria de alta velocidade para viaxeiros e unha rede para mercadorías. Así mesmo, cóntase cunha rede viaria de altas prestacións que conecta os principais nodos existentes en cada corredor, xa sexa de cidades ou de portos, aeroportos, centros de produción ou terminais intermodais emprazadas en nodos loxísticos.

Esta nova RTE-T apoiarase nunha rede global de liñas nacionais e rexionais unidas á rede principal. A financiación correrá, en grande parte, a cargo dos EEMM, con algunhas posibilidades de financiación rexional á conta de inversións en transportes incluídas nos fondos europeos, ao que haberá que engadir os novos instrumentos de financiación de carácter innovador.

De remate, a inclusión dos portos marítimos, ós que se lle concede, como non podía ser doutro xeito, dada a condición xeográfica da propia Unión Europea, unha atención específica, deben estar de acordo cando menos cun dos seguintes criterios:

a) No referente ao transporte de pasaxeiros, contabilizar un volume anual superior ao un por mil (1/1000) do tráfico total anual por vía marítima dos mesmos na Unión Europea, representando ese tráfico anual o promedio dos totais dos últimos tres anos para os que se dispoña de datos de EUROSTAT.

b) No que atinxe ao transporte de mercadorías, os portos incluídos teñen que amosar un volume anual de tráficos –ben de manipulación de graneis ben por carga que non sexa a granel- que supere o un por mil (1/1000) do total anual da carga manipulada nos portos da Unión Europea, volume de tráfico anual que representará o promedio dos totais dos últimos tres anos para os que se dispoña de datos de EUROSTAT.

c) Para os portos situados en illas, serán incluídos os que tamén estean abertos ao tráfico comercial e proporcionen accesibilidade ao nivel NUTS-3, como no caso das pequenas rexións cunha poboación comprendida entre 150.000 e 800.000 habitantes.

d) Por fin, tamén han de ser incluídos os portos marítimos ubicados en rexións ultraperiféricas ou zonas periféricas, sempre que estean abertos ao tráfico comercial e que a súa distancia de outro porto da RTE-T sexa cando menos de 200 kilómetros.

Pola súa banda, a rede básica daralle prioridade ás conexións e máis ós nodos máis importantes da RTE-T. A rede básica orixinarase, na maioría dos casos, a partires das infraestruturas existentes, pero tamén serán prioritarias as conexións xeográficas e modais que falten. A rede principal levarase a feito ao través dun enfoque de corredores.

No que fai referencia ós criterios de selección dos nodos, no caso dos portos marítimos, faise unha distinción entre os criterios de selección para os denominados primarios e os secundarios (aínda non se propuxeron criterios para os terciarios). Para os nodos primarios, distínguense entre criterios para o tráfico de pasaxeiros e mercadorías conxuntamente, e só para o de mercadorías. As condicións para os nodos primarios son as seguintes:

a) cando se trata dunha cidade capital dun Estado membro da Unión Europea;

b) se ten a categoría de "área metropolitana de crecemento", de acordo coa clasificación ESPON-2006;

c) se forman unha conurbación ou grupo de cidades que agrupe a máis dun millón de habitantes, incluíndo as súas zonas adxacentes, tal e como quedan definidas polas zonas NUTS-3 correspondentes (e sempre que exista unha interrelación funcional directa); e

d) de non ser que se establezan novos criterios, si representan un punto no que o eixo principal cruza unha fronteira exterior da Unión Europea, de acordo co que se especifica na Comunicación da Comisión titulada "Ampliación dos principais eixos do transporte transeuropeo ós países veciños".

Asemade, os nodos primarios para o tráfico de carga son fundamentalmente portos marítimos que o seu volume anual de tránsito sexa cando o un por mil (1/1000) do volume total do tránsito marítimo do conxunto dos portos da Unión Europea, sexa ou non de carga a granel. Todos os portos clasificados como nodos primarios deberán de estar directamente conectados cun enlace multimodal coa rede básica, é dicir, por estrada e ferrocarril e/ou vías navegables interiores.

Esas redes constituirán a base da infraestrutura do Espazo Único Europeo de Transportes, na que deben estar incluídas as conexións multimodais entre as capitais, os principais centros e os pasos fronteirizos máis importantes.

Esta aposta, ademais, ha de contar con orzamentos comunitarios, ámbito este no que tamén se ha de incluír a apelación á participación privada, aceptándose tamén o feito de que nos orzamentos nacionais nunca se lle podería dar a prioridade necesaria a estas inversións de

carácter transfronteirizo ou pluriestatal, destinadas a dotar á Unión Europea dun Espazo Único Europeo de Transportes.

De resultas deste esquema, velaí agora a exposición dunhas consideracións relevantes. A primeira fai referencia a que a aplicación destas políticas ten de ser supervisada pola Comisión Europea e desenvolvida coa axuda dun amplo proceso de consultas coas partes interesadas, facendo constancia da condicionalidade e máis da coordinación na implicación financeira da Unión Europea.

O obxectivo principal é garantir que, de forma progresiva, e para non máis alá do 2050, a inmensa maioría das empresas e dos cidadáns europeos non precisen máis de trinta minutos de viaxe para acceder á rede capilar.

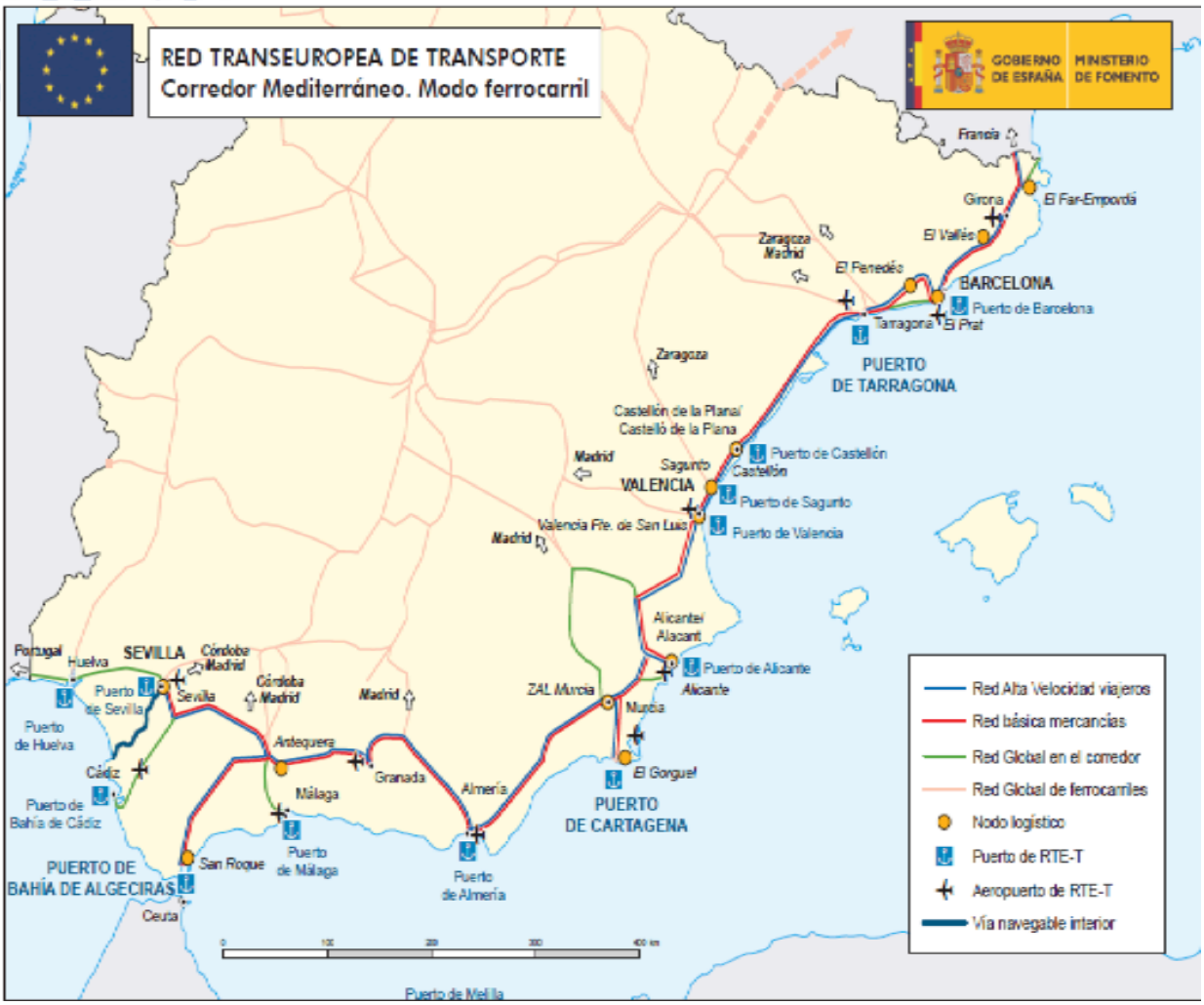
En suma, a rede principal incluirá: a) 83 grandes portos europeos, conectados por ferrocarril e estrada; b) 37 aeroportos principais, conectados por ferrocarril (e estrada, loxicamente) coas principais cidades; c) 15.000 kilómetros de vías ferroviarias de alta velocidade; e d) 35 grandes proxectos transfronteirizos para reducir os esganamentos ou "cuellos de botella".

Isto é, en resumo, o que constituirá o "sistema circulatorio da economía" do mercado único europeo.

II. A DESCRICIÓN DOS CORREDORES DE TRANSPORTE EUROPEO EN TERRITORIO ESPAÑOL.

Dous foron os Corredores europeos que inciden no territorio español: o Mediterráneo e o Atlántico.

O corredor mediterráneo, en primeiro lugar, constitúese como un corredor multimodal, viario e ferroviario, que ten como obxectivo conectar a fronteira francesa con Alxeciras, unindo os principais nodos do mediterráneo español. Abrangue o 18% da superficie española, e concentra, aproximadamente, o 40% da poboación e máis do PIB de España, e artéllase sobre varios piares: un sistema viario de desenvolvemento elevado e consolidado; un sistema ferroviario en avanzada transformación; e un grupo de portos comerciais de gran tamaño, como é o caso de Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartaxena e a mentada Alxeciras, ao que se lle pode engadir outro tamén importante grupo de portos de tamaño medio; por fin, aeroportos con grandes volumes de tráfico, como son Barcelona, Valencia, Alacante e Málaga.



O corredor mediterráneo, ademais, busca combinar catro actuacións relevantes:

a) Completar un ferrocarril que una puntos de orixe/destino que sexan quen de absorber maiores cantidades de mercadorías, e que se podan conectar cos portos e aeroportos.

b) Potenciar o desenvolvemento dos portos e máis dos seus enlaces co ferrocarril, para que poidan dispoñer de conexións internacionais amplas e que cubran unha rede de conexións intra-europeas.

c) Uns aeroportos conectados co sistema ferroviario.

d) Unhas plataformas loxísticas que deben de estar próximas ós portos e conectadas co sistema ferroviario, para poder priorizar a intermodalidade, a eficiencia económica e a sostenibilidade ambiental.

O corredor atlántico, pola súa banda, amosa outra vía de comunicación que atravesa a Península polo seu medio, unindo o extremo occidental, en Sines, co espazo central europeo.

A situación xeográfica afastada de moitas comunidades da fachada euro-atlántica fai necesario o establecemento de interconexións entre os distintos modos de transporte e de medidas que fomenten o artellamento económico e máis territorial.

Considérase, así mesmo, que unha estratexia macro-rexional é un instrumento acaído para lograr froitos a curto prazo, de maneira que se puidera contribuír a situar o espazo atlántico nunha mellor posición para poder realizar, á súa vez, unha aportación importante, tanto ós seus propios obxectivos como ós da Unión Europea.

Na actualidade, existe un equilibrio modal moi notable en beneficio da estrada. Aproximadamente o 50% do tráfico de mercadorías entre a Península Ibérica e Europa se fai pola fachada atlántica, emporiso, só o 1% do mesmo se fai por ferrocarril e o 16% por mar, resultando, pois, que o absorvido pola estrada se eleva até o 83%. Esta situación provoca unha saturación das infraestruturas viarias e, sobre todo, dos pasos fronteirizos.

O espazo atlántico é moi dinámico por mor do crecemento e o elevado número de accións emprendedoras que se xeran arredor do transporte marítimo, da pesca, da enerxía mariña, etc. Pero tamén é un espazo fráxil e periférico, con problemas de accesibilidade e conectividade. Igualmente, posúe un número reducido de centros urbanos importantes. De aí que a súa implementación vaia servir de lanzamento dun enfoque integrado, transversal e territorial orientado a mellorar a coordinación das políticas entre os distintos niveis de gobernanza, convencidos de que a cooperación territorial pode contribuír amplamente a intensificar o proceso de integración das rexións atlánticas co conxunto das outras rexións europeas.

O corredor atlántico, ademais, artellarase agregando os esforzos e as potencialidades engadidas desde os distintos portos: Setúbal, Sines, Lisboa, Leixões e Viana do Castelo, desde a perspectiva portuguesa, e os de Vigo, Marín, Vilagarcía, A Coruña, Ferrol, Avilés, Xixón, Santander, Bilbao e Pasaxes, desde a española. Completan os portos marítimos as conexións aéreas, as ferroviarias, as viarias e as plataformas loxísticas.



O conxunto do sistema portuario portugués e español amosa as seguintes características principais:

a) Están conectados coas principais áreas metropolitanas do tráfico marítimo europeo;

b) Representan unha parte relevante do devandito tráfico marítimo;

c) Existen nel portos que conectan as Autopistas do Mar e os transportes marítimos de curta distancia; e

d) Finalmente, dispón de portos que albergan servizos de ferry de certa importancia.

A respecto do conxunto dos corredores ferro-portuarios europeos, cómpre dicir, para completar o epígrafe, que non cabe dúbida de que, desde a perspectiva política das rexións periféricas, as actuacións deben de estar orientadas cara o logro de obxectivos tendentes a reforzar a complementariedade a escala rexional; reforzar a coherencia entre os fins dos Estados e os das rexións; e adaptar a Estratexia Europea 2020 ás especificidades dos diversos contextos rexionais.

Tradicionalmente, as rexións atlánticas estiveron alonxadas dos promedios comunitarios en termos de PIB, emprego, productividade e en I+D+i. Tamén están mal situadas no que atinxe o investimento no contexto da Unión Europea, é dicir, afastadas xeograficamente do seu corazón económico. E, normalmente, tamén son periféricas no seu plano nacional. Estes trazos contribuíron a contextualizar a política rexional da Unión Europea e a redefinir varios eixos nos plantexamentos do futuro.

A xeito de reducido inventario, velaí a cita dos seguintes puntos:

a) Debería utilizarse a política rexional como instrumento para a creación de sinerxías de desenvolvemento. Nese senso, convirían promover a creación e o crecemento das PEMES innovadoras; isto é, darlle pulo á innovación, co aumento da participación do sector privado tanto na concepción como na posta en práctica das accións.

b) ao mesmo tempo, debe favorecerse a intensidade das políticas públicas na investigación e na innovación, ofertando novas oportunidades de colaboración coas medianas e pequenas empresas e máis coas iniciativas de cooperación inter-territorial.

c) Así mesmo, conviría re-definir unha política global que inclúa tanto as estratexias de desenvolvemento integral como as accións financeiras contempladas nos programas nacionais, de acordo cos actores locais, rexionais, nacionais e transnacionais.

d) Finalmente, é preciso reforzar os mecanismos de cooperación e sobre de todo unha maior implicación de todos os axentes socio-económicos (empowerment) de cara a que a aplicación das novas medidas e as reformas das actuais sexan posibles e viables.

e) Desde a perspectiva atlántica tamén é preciso lograr que as nosas redes, e máis os nosos servizos, evolucionen a escala europea, sobardando ós actuais niveis territoriais, que foron quedando pequenos e moi condicionados por mor das novas inserción internacionais.

f) Así mesmo, desde esa mesma perspectiva, convirían apostar pola intensificación da utilización das conexións ferroviarias cos portos, que, na actualidade, presentan uns índices moi baixos; sendo, tamén, moi escasas as plataformas existentes e moi específicas para un reducido tipo de produtos.

g) Por fin, tamén neste apartado, vaise facendo ineludible fortalecer os centros de cambio modal, isto é, unha aposta definitiva en prol da inter-operatibilidade e intermodalidade, materias pendentes, con evidencia, tanto nos proxectos de construción como nos de prestación de servizos.


ATRCD
ATLANTIC RAIL CORRIDOR DEVELOPMENT
CORREDOR FERROVIARIO ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS.
Corredor Ferroviario Atlántico propuesto como Red Ferroviaria Central Transeuropea
Conexiones del Corredor Ferroviario Atlántico con los puertos
Otros ejes de la Red Ferroviaria Central Transeuropea
Otros ejes de la Red Ferroviaria Global
Autopistas del Mar del Arco Atlántico recogidas en el proyecto prioritario nº 21 de la RTE-T
Principales Autopistas del Mar del Arco Atlántico en explotación

O mapa europeo do corredor ferroviario atlántico amosa, pois, diversas opcións de desenvolvemento e capilaridade.

O desafío consiste en poder aproveitar as ideas postas enriba da mesa e potenciar os desenvolvementos inherentes a un plantexamento integral desde unha perspectiva, ao mesmo tempo, territorial, económica, social e medio-ambiental.

III. O NOSO RETO ESTRATÉXICO: O FERROCARRIL PARA A GALICIA DO SÉCULO XXI.

Unha parte dos analistas económicos que prestan atención ás cuestións que teñen que ver co sistema de transportes en xeral e do ferrocarril máis en particular, e que acadaron unha relativa trascendencia mediática, amosan opinións críticas encol da rendibilidade financeira e social das liñas de alta velocidade ferroviaria (De Rus e Inglada, 1993; De Rus e Nombela, 2007; Albalate e Bel, 2010; De Rus, 2012; Betancor e Llobet, 2015; De Rus e Socorro, 2017)[8].

A causa principal de que, segundo eles, ámbalas dúas sexan negativas afirman que é a de lle ter dado primacía a "obxectivos de tipo meta-político"[9] e, con algo más de concisión, á falla de densidade poboacional abondo para lle dar sostén[10]. Nestes dous textos citados por separado critícase que se teñan adoptado decisións ao respecto carecendo dos estudios económicos previos para lle dar base fehaciente, polo que se acaba poñendo de manifesto unha nidia desproporción entre a contía das inversións e o exiguo dos seus retornos.

Recentemente, o Tribunal de Contas Europeo, no seu Informe especial 19/2018, relativo a reflexionar sobre a rede ferroviaria de alta velocidade en Europa, salienta unhas consideracións de orde xeral cando analiza as decisións de investimento levadas a cabo no ferrocarril. Di, con rotundidade "a rede ferroviaria de alta velocidade europea é un mosaico de liñas nacionais sen unha coordinación transfronteiriza axeitada, planificada e construída polos EEMM de xeito illado, o que se traduce nunhas conexións deficientes". Para seguir apuntando "as liñas de alta velocidade transfronteirizas non constitúen unha prioridade de construción a nivel nacional e a Comisión non está facultada para facer cumprir os proxectos, cuestión que reduce o valor engadido da cofinanciamento da UE". Xa que logo, os debates encol das apostas ferroviarias non deben ser analizados baixo perspectivas exclusivas de orde nacional, senón ampliadas a contextos máis amplos e de ordenación territorial.

Aínda máis crítica resulta a avaliación cando se opta por realizala en comparanza coa das instalacións aeroportuarias, na que se conclúe que "coa poboación existente e o número de viaxes que se realizan en España, a opción de construír aeroportos exclusivamente (en vez de liñas ferroviarias de alta velocidade) tivera sido a opción socialmente óptima"[11].

8- Pode que teña interese salientar que boa parte destes autores, que é costume citar como referentes neste tema, traballan xuntos acotío, como se pode ver nas firmas das súas publicacións citadas, e tamén nesta outra: De Rus, Betancor, Campos, Eugenio, Socorro, Matas, Raymond, Gonzalez-Savignat, Brey, Nombela e Benavides (2010).

9- Albalate e Bel (2010), cit., xa tiñan dito que "a primacía dos obxectivos de tipo meta-político, por enriba dos propios da política de transportes, tivo a consecuencia de que os criterios de eficiencia económica teñan sido arrumbados no desenvolvemento do AVE, (…) promovendo inversións con rendibilidades financeiras e sociais negativas (…) (polo que) existen moitos e bos motivos para suspender a extensión da rede de AV en España".

10- De Rus e Socorro (2017), cit., aconsellan que os investimentos en alta velocidade ferroviaria se suspendan cando menos até que "o número de individuos na economía sexa moi grande, en comparación co existente". Como consecuencia disto, De Rus e Nombela (2007), cit., xa adiantaran que "o investimento en proxectos de alta velocidade é dificilmente xustificable, cando no primeiro ano de operación a demanda non supera os oito millóns de pasaxeiros para unha liña de 500 kilómetros".

11- Idem.

No caso do AVE a Galicia, pois, onde as infraestruturas aeroportuarias xa están construídas (e cun potencial de explotación aínda non esgotado), é fácil concluír, de acordo con estes autores, que, por unha causa e máis pola outra, non está xustificado o investimento que esixe a infraestrutura para a alta velocidade ferroviaria: Galicia, segundo eles, non ten poboación abondo nin atrae viaxeiros de fóra en tan gran número como para necesitar un servizo ferroviario de pasaxeiros por alta velocidade (cuxa rendibilidade vai directamente vencellada á dimensión da demanda), que xa está sendo ou pode ser prestado eficientemente co transporte aéreo.

En consecuencia, as experiencias española e galega no desenvolvemento da alta velocidade ferroviaria resólvese nunha succión excesiva de recursos do sistema produtivo, que diminúe a súa capacidade de crecemento, derivando cara obxectivos perversos os recursos dispoñibles, o que, ademais, en tempos de crise, ten ou pode ter efectos especialmente graves, como por exemplo, os de postergar outras inversións, mesmo tamén ferroviarias, que podían ser consideradas como máis prioritarias, cal é o caso, para os citados Albalate e Bel (2010), por exemplo, que piden que se suspendan as inversións en corredores como o de Galicia para volver a atender, incluso con urxencia, ao corredor mediterráneo, no que se verificarían aquelas condicións previas de rendibilidade. Na mesma liña argumental, aínda cunha pequena variación, está o traballo de Betancor e Llobet (2015) cando ao analizar a contabilidade financeira e social da alta velocidade en España contrapoñen os beneficios derivados da ganancia en tempo, disposición a pagar pola demanda xerada e os custes evitados, cos custes de oportunidade do investimento e das operacións. Admiten os investigadores mencionados que en ningún caso se cubre o investimento, cuestión que implica que tendo en conta os niveis de demanda, os devanditos investimentos non serán rendibles, nin para a empresa ni para a sociedade. En cambio, si cubre os custes variables, tanto en termos financeiros coma sociais.

Tamén hai quen se posiciona a favor de lle prestar ese recoñecemento de prioridade ós sistemas de transporte de pasaxeiros de cercanías nos entornos das grandes formacións urbanas.

Estas avaliacións foron acollidas con certo interese tamén no debate político.

Hai, non obstante, tanto nos puntos de partida como nos de conclusión, algunhas observacións que se lle poden facer ós traballos citados, como é o caso de circunscribir a "utilidade social" da alta velocidade ferroviaria e incluso do tráfico aeroportuario, coa que a comparan, a responder só ás consecuencias da concentración poboacional en orixe ou destino. Desde ese punto de vista é claro que, non só as infraestrutura s ferroviarias ou aeroportuarias, senón todas as do transporte, quedan pospostas a estadios expost de crecemento económico e concentración demográfica, pero excluídas como parte de políticas a prol do seu fomento (Barreiro, 2012).

Así, o sistema de transporte atendería mercados xa abertos e incluso maduros, pero non axudaría a abrilos, o que resulta crucial, como é obvio, para as políticas de desenvolvemento. Si as decisións de investimento sobre o tendido das redes ferroviarias de alta velocidade se tiveran que

someter a criterios previos de rendibilidade da maneira en que se propón, dificilmente poderían sosterse as propostas que teñen base en políticas vinculadas á promoción do crecemento económico e á modernización produtiva, é dicir, aquelas que non atenden a rendibilidades explícitas e anticipadas senón a obxectivos de máis longo alcance, desde o punto de vista, entre outros, do artellamento territorial, a formación do mercado e o desenvolvemento rexional.

Pola contra, no caso concreto das liñas de alta velocidade ferroviaria, de atender a esas avaliacións, ben puidera resultar que só fose aceptable promover a construción daquelas que viñesen a resolver problemas de conxestión xa postos de manifesto noutras modalidades de transporte (estradas e aeroportos, principalmente), como suxire o citado de Rus (2011). Pero iso sería tanto como privar ás políticas de desenvolvemento dun dos seus principais instrumentos, cal é o da promoción dun acaído sistema de transportes, que neste caso debería actuar como factor de pulo (ex ante) do crecemento, non só corrector (ex post) dos seus efectos.

Tampouco se poden aceptar acriticamente as opinións dos autores citados a respecto da relación entre o volume da demanda e a rendibilidade do servizo, se esa é unha esixencia a priori para a avaliación da oportunidade da apertura dun servicio. Da propia experiencia española de implantación da alta velocidade ferroviaria, e incluso da galega de mellora dos tempos de viaxe sen ter chegado aínda a aquelas cotas, derívase a observación de que a simple mellora da calidade do servizo promove un aumento substantivo da súa demanda[12] (Ministerio de Fomento, 2017), de maneira que esta se puidera contemplar como unha consecuencia máis que como un prerrequisito da modernización ferroviaria.

Por outra banda, neste mesmo punto, o establecemento de cotas de referencia de mínimos de pasaxeiros transportados para a avaliación de rendibilidades, como a que fan De Rus e Nombela (2007), que xa citamos, non está amparado por un consenso amplo. Hai outras estimacións, recollidas nos proxectos e plans de cada un dos países que afrontan este tipo de proxectos, axustándose ás súas circunstancias peculiares (económicas, demográficas, orográficas, edafolóxicas, de estrutura da propiedade, de asentamento poboacional e ubicación industrial, etc.) e, sobre todo, vencellando e preavaliando os resultados agardados co tipo de obxectivos sinalados como perseguidos.

A dos umbrais de rendibilidade non é, xa que logo, como dixemos, unha cuestión consensuada. Así, mentres que de Rus e Nombela adiantaran que "o investimento en proxectos de alta velocidade é dificilmente xustificable cando no primeiro ano de operación a demanda non supera os nove millóns de pasaxeiros para unha liña de 500 kilómetros"[13], Albalate e Bel (2010),

12- Durante o ano 2016, o sistema ferroviario español de alta velocidade transportou máis de 20 millóns de pasaxeiros (Ministerio de Fomento, 2017).

13- De Rus e Nombela (2007), cit. Os mesmos Albalate e Bel (2010) inclínanse por afirmar que "cuns custos de construción e de aforro de tempo tipo (sic), unha demanda mínima de nove millóns de pasaxeiros (ano, para unha liña de 500 kilómetros, no primeiro ano de operación, se supón) probablemente sexa o necesario", pero sen máis xustificación ca unha simple nota a pé de páxina na que se di, literal e escuetamente, que "este é o nivel mínimo de demanda para poder xerar un valor presente neto positivo asociado ao proxecto de investimento". Punto e final. Non hai máis aporte estatístico nin de ningún outro tipo para o sostén desa afirmación.

que non acostuman manifestar discrepancias substanciais con eles, recuperan, non obstante, con máis prudencia, a opinión máis moderada da Comisión Europea, emitida só un ano despois da súa publicación citada (Comisión Europea, 2008), de que ese umbral de mínimos podería ser modificado á baixa, incluso até arredor de dous millóns de pasaxeiros por ano, cando as circunstancias das construcións (custos e tempos de viaxe) o aconsellen, se produzan en condicións excepcionais, ou respondan a obxectivos máis amplos que a simple prestación dun servizo de transporte.

Pero aínda así, quedándonos só nas referencias dos autores citados, polo corredor de alta velocidade Madrid-Sevilla, en 2009, con 471 kilómetros, foron transportados arredor de 5,9 millóns de pasaxeiros. Nese mesmo ano, o corredor Madrid-Barcelona, de 664 kilómetros, soportou arredor de 6,5 millóns de pasaxeiros. E conxuntamente, no ano 2016, a sistema español de alta velocidade, incluíndo os corredores mencionados máis o de Madrid-Valencia, prestou servizo a máis de 20 millóns de usuarios (Ministerio de Fomento, 2017).

O punto de partida é interesante, e a súa evolución tamén. Non son exactamente os 500 kilómetros básicos cos que se miden os umbrais mínimos, nin para o caso do primeiro corredor foi ese o primeiro ano de explotación, pero podería aceptarse que ámbolos dous logran un nivel de cumprimento ben achegado ós requirimentos da Comisión Europea, se ben puidera ser que tampouco para as "condicións excepcionais", anque en España as orográficas[14] e de ubicación poboacional agravan máis que moderan os custos[15].

Os logros españoles non compren as esixencias formuladas por de Rus e Nombela, nin moito menos as de Albalate e Bel. Incluso se podía alegar a grandísima diferenza que existe entre os resultados logrados en España e os acadados nese mesmo entorno temporal nos principais corredores de Xapón, Francia ou Alemaña, nos que se multiplican por entre catro (Alemaña) e até dezaseis veces (Xapón) as cifras españolas. Non obstante, débese ter en conta, como fan Albalate e Bel, aínda que a renglón caído, como sendo cousa de menor consideración, que España, a diferencia de Xapón e mesmo de Francia, que priorizan, din, a eficiencia no transporte sobre calquera outra consideración, e Alemaña, que instrumentaliza o desenvolvemento da súa alta velocidade ferroviaria como factor de pulo á súa política de localización industrial, pois España, dicimos, relaciona os seus proxectos ferroviarios, incluíndo o tendido das liñas de alta velocidade, con obxectivos de políticas a prol da cohesión territorial, que os autores que vimos citando minusvaloran como adoptadas "baixo a retórica do desenvolvemento rexional"[16], adxectivación que, como é obvio, tamén é discutible.

Pódese facer, aínda, outra observación sobre que os cálculos encol da rendibilidade dunha das opcións do sistema de transporte, a ferroviaria, neste caso, e incluso só sobre unhas das súas formas, a alta velocidade para o transporte de pasaxeiros, excluíndo sempre a carga de merca-

14- España é, despois de Suíza, o territorio máis alto e accidentado de Europa.

15- Quizá sexa oportuno aconsellar ao lector que, chegados a este punto, consulte os informes sobre as contas de resultados de RENFE-Operadora, que anualmente publica o Ministerio de Economía e Facenda. Neles poden verse os resultados financeiros das liñas ferroviarias de alta velocidade, que non sempre nin considerablemente son negativos.

16- Albalate. e Bel (2010), cit. e Albalate e Bel (2015).

dorías, se faga sen ter en conta a totalidade do sistema, incluíndo non só a alternativa aeroportuaria, senón tamén as outras formas de transporte ferroviario convencional, e tamén o transporte por estrada, tanto de pasaxeiros como de mercadorías, que no caso español ocupa un segmento máis que significativo do transporte global.

En definitiva: parece excesivo soster unha conclusión tan contundente sobre unha análise parcial do sistema de transportes e á marxe da formulación de políticas de desenvolvemento. No caso do AVE a Galicia é posible acadar conclusións diferentes cando se toman en consideración eses encadres analíticos.

IV- A COHESIÓN TERRITORIAL

Non se pode acusar, desde logo, ós planificadores españois de non cumprir aquelo co que se comprometeran. Si que se pode avaliar se os obxectivos vencellados ao tendido das liñas de alta velocidade ferroviaria (cohesión territorial, sobre todo, fronte a rendibilidade de explotación) foron acaídos ou non; e incluso si houbo arredor deles logros salientables. Non, dende logo, mergullando á política de desenvolvemento rexional como simple retórica.

Neste apartado, paga a pena re-establecer que o mercado, como espazo no que se xestan pautas homoxéneas para a regulación (por si mesma ou por imperativo institucional, que tanto ten) das actividades e relacións económicas, especificamente os fluxos de bens, artéllase, pode que antes que sobre ningunha outra cousa, sobre a posibilidade física dos traslados dos transportes. Así, resulta lóxico afirmar, nese senso, que mercado e sistema de transportes son conceptos indisolublemente conexos.

Por outra banda, e especialmente en España, onde os problemas derivados da desigualdade dos niveis de renda das economías rexionais seguen plantexando retos de sostenibilidade para o conxunto, as políticas de desenvolvemento rexional, baseadas precisamente na promoción da cohesión territorial, constitúen un asunto de indiscutible relevancia e prioridade. Pode abondar con decir que, recoñecéndoo, unha boa parte das políticas económicas autonómicas, as españolas e as europeas, dende 1986, se inspiran nelas. Desde esa data, adoptáronse acordos (plans, estratexias, programas) que seguen comprometendo a todos os niveis de goberno con eses obxectivos[17].

Os profesores Albalate e Bel, ademais, citan no seu artigo outro ben interesante do tamén profesor Gutiérrez Puebla (2004), da Universidade Complutense de Madrid, adicado á análise, precisamente, dos efectos espaciais do trazado de redes de alta velocidade ferroviaria e publicado, para máis implicación co que agora vimos dicindo aquí, no órgano oficial da Asociación Española de Ciencia Rexional. Pero non recollen na cita co detalle que deberían a exposición do profesor Gutiérrez Puebla adicada a sinalar como entende a Comisión Europea cal ten de ser o papel das redes transeuropeas de alta velocidade ferroviaria que, segundo a Comisión, "xogan na integración e cohesión territorial, o desenvolvemento rexional, o crecemento económico, a competitividade e a creación de emprego"[18], concretando que "a Comunidade Europea vía no tren de alta velocidade un importante instrumento para unificar mercados, integrar territorios e reducir o carácter periférico de algúns países e rexións. (Coa convicción de que) a nova rede había de ter un efecto estruturante no espazo comunitario, promovendo des-

17- Coma, por exemplo, a Estratexia de Lisboa, o Plan Nacional de Reformas, a creación dos Fondos Estructurais, etc.
18- Ibidem.

envolvemento rexional e favorecendo as relacións entre rexións"[19].

En definitiva: non só as políticas de desenvolvemento rexional non merecen a desconsideración de Albalate e Bel, senón que tampouco España é un caso singular por ter sinalado como obxectivo principal da rede de infraestruturas da alta velocidade ferroviaria a cohesión territorial e máis o desenvolvemento rexional, senón que o fai en sincronía absoluta coas políticas europeas definidas ao respecto.

E chegados aquí, cómpre, como advertimos antes, preguntarse sobre se o trazado das liñas de alta velocidade ferroviaria en España xogou ou non un papel destacado e canto a prol dos obxectivos de mellora dos niveis de desenvolvemento rexional e de cohesión territorial. Isto tamén se discute, pero cando menos as ameazas non se verificaron. Sobre as que se anunciaban ao afirmar que o desenvolvemento deses servizos, á hora da verdade, tería a consecuencia de reforzar aínda máis a capacidade de atracción poboacional e industrial dos grandes centros pre-existentes ao trazado das novas infraestruturas, que preservarían, así, todo o seu potencial inercial de atracción centrípeta.

E dicir, sostense a idea de que os desenvolvementos dos corredores do AVE en España supuxeron, sen dúbida alguna, un "efecto polarizador do territorio"; e con elo, acentuáronse as economías de aglomeración en torno a determinadas áreas; en tanto que outras cidades intermedias quedaron "relativamente" illadas dos corredores da alta velocidade ferroviaria. Argumentábase, en base a esa suposición, que algunhas cidades intermedias podían converterse, no mellor dos casos, en simples "departamentos" das maiores cidades- dormitorio, case barriadas, como se observa que sucede nalgúns países, como Francia, por exemplo.

O chamado "efecto túnel" dos corredores de alta velocidade ferroviaria tamén pode verse compensado, porén, pola emerxencia de áreas metropolitanas descontinuas, incluso policéntricas, cousa esta que se pode observar precisamente en España, e máis en concreto en Cataluña, arredor das transformacións e adaptacións que se están a producir nas cidades de Lleida e Tarragona, con respecto a Barcelona, accedendo a novas posibilidades de ubicación residencial e empresarial, integrando todas elas, as tres, unha área económica cada vez máis integrada e, como se di, policéntrica.

Algo semellante, aínda que non con tanta intensidade, sucede con Zaragoza e Valladolid, sobre o actual corredor Madrid-Barcelona, e pode suceder, no futuro, con Segovia e Zamora, no de Galicia[20].

19- Ibidem., se ben subliñando "a necesidade de conxugar os obxectivos de aumentar a competitividade das cidades mediante as redes transeuropeas e acadar un acaído equilibrio territorial en base á mellora (tamén) das secundarias". Gutiérrez Puebla ofrece nese mesmo artigo unha guía práctica para facerse con abondosa información sobre os estudios e decisións europeas ao respecto. Podía ser máis correcto remitir directamente ás fontes comunitarias, pero citándoas así permítesenos unha clara economía de medios.

20- O profesor Bel pronunciou unha vez unha conferencia en Zamora, na que alertou ós zamoranos da ruína que penduraría enriba deles por causa da construción do AVE Madrid-Galicia, ¡como sucedera en Lleida co Madrid-Barcelona!. ao día seguinte a prensa leridana clamou estupefacta.

O nomeado "efecto túnel" das liñas de alta velocidade está, pois, por constatar. O que din os urbanistas é que as novas conexións ferroviarias de alta velocidade e capacidade están a colocarnos diante de novos modelos de localización de centros (aínda que sexan secundarios, aínda, a respecto do principal, ou policéntricos todos no seu conxunto) de ubicación de residencia, ocio, servicios, traballo e produción.

A proximidade a unha fronteira administrativa ou xeográfica diferente (coma por exemplo, Portugal) tamén exerce un "efecto borde" que, en función dos casos, supón un efecto salientable en canto a accesibilidade das devanditas zonas, tal e coma expresan Rodriguez-Bugarín e Pérez (2007), no seu traballo A rede ferroviaria interior na Euro-Regiao Galiza-Norte de Portugal.

Así que cando se afirma que "a literatura amosa consistentemente que a alta velocidade orientada a pasaxeiros (como a de España, polo de agora) non xera actividade económica adicional relevante, non atrae investimento produtivo, nin ten efectos sobre a localización empresarial … (senón que) consolida procesos xa existentes", non se está recollendo toda a literatura. Ademais da citada, pode acudirse a traballos como os de Bellet, Alonso e Casellas (2010) ou Feliu (2007), así como as outras referencias bibliográficas que estes mesmos autores aportan e os que se recollen na seguinte nota a pé de páxina por economía de espazo[21].

Ademais, o reiteradamente citado Gutiérrez Puebla (2004), engade a todo isto dito que "as redes secundarias (das que nós aínda non falamos) serven para reforzar o papel das cidades pequenas e medias e, en xeral, para desenclavar os territorios situados fóra dos principais corredores. Pero, ademais, poden facer converxer fluxos de transporte cara as redes principais (no noso caso, as de alta velocidade), de maneira que se acade nelas masa crítica abondo para os transportes de longa distancia", alimentando, dese xeito, agora si, aínda que con carácter derivado, non previo, os requirimentos de rendibilidade que impoñían autores como os que citamos máis atrás. Quérese dicir que "se trata de conquerir un desenvolvemento harmónico de ámbalas dúas redes, (as secundarias e as de alta velocidade), na procura das necesarias complementariedades"[22].

Por todo iso, resulta coherente afirmar que o sistema ferroviario non deixa de seren unha ferramenta para a accesibilidade. Varios autores, entre eles Monzón, López e Ortega (2018), avalían a rede de alta velocidade en España, unha vez cumpridos 25 anos en funcionamento, e subliñan que os niveis de accesiblidade aumentaron progresivamente en todo o territorio, sendo as cidades con estacións do AVE as mais beneficiadas, aínda que tamén se contribuíu a conformar patróns de desenvolvemento espacial mais polarizados e de maiores diferenzas, con efectos negativos sobre a equidade territorial. O devandito estudo baseado no cálculo do índice do potencial de accesibilidade (aquel que vencella a poboación

21- Resultan abondo interesantes, por exemplo, as Actas de la I Jornada sobre Alta Velocidad y Territorio, celebrada en Ciudad Real en 2006, e recollidas en Cuadernos de Ingeniería y Territrorio, 10, así como os textos derivados da XXXIII Reunión de Estudios Regionales, de 2007, sobre "Competitividad, cohesión y desarrollo regional sostenible".

22- Ibidem.

de destino e os tempos de viaxe) e no índice de cohesión territorial (que mide os coeficientes de variación nun horizonte temporal) amosan que as ganancias se concentran nos corredores das novas liñas do AVE; sendo as melloras máis significativas as que se concentran nos nos de Madrid, Sevilla, Zaragoza ou Valencia, aínda que tamén son salientables os impactos positivos en termos da cohesión territorial, coa redución das disparidades no caso galego, de aproximadamente 15%.

Significa, polo tanto, que a construción da rede do AVE estivo xustificada, por unha banda, coma un instrumento de desenvolvemento rexional, de mellora da competitividade e de vertebración do territorio; e, pola outra banda, os Investimentos en alta velocidade pretenden acadar un meirande equilibrio modal, fomentando un trasvase de demanda dende as estradas ou os avións cara ao ferrocarril, contribuíndo, deste xeito, a unha mellora da sostenibilidade do sistema de transporte.

Non se pode, xa que logo, basear toda a avaliación das "utilidades" do trazado de liñas de alta velocidade ferroviaria sobre os actuais modelos de asentamento poboacional nin das actividades produtivas. Ese non será, máis que seguro, todo o campo de xogo do futuro. En todo caso, non é moi razoable que, á vista dos grandísimos problemas, tamén económicos, que xeran xa as grandes conurbacións, si dispoñemos de medios para desagregalas, insistamos en facelas medrar sobre si mesmas[23].

Por outra banda, cómpre dicir que a opción de contrapoñer drasticamente o obxectivo "económico" (en aras da eficiencia) e o "non económico" (metapolítico, máis atento á "retórica" do desenvolvemento rexional), referida ós investimentos en alta velocidade ferroviaria en España, é excesivamente drástica. Por unha razón, aínda que só sexa: posto que España, hoxe, aínda, arrastra unha notoria falla de cohesión territorial, se mida esta como se queira medir, asumir sen máis o obxectivo de eficiencia nos termos en que se fai en Bel (2010), non reducirá senón que acentuará nos anos vindeiros, pode que incluso durante varias décadas, as consecuencias sociais e económicas desa disparidade básica.

A construción das infraestruturas para a alta velocidade ferroviaria en Galicia, pois, para os autores deste traballo, debe ser avaliada, en primeiro lugar, como parte substantiva dunha política de desenvolvemento rexional que, claro está, atinxe a España enteira, máis que a Galicia, pois que o que debe primar nela é o obxectivo de cohesión territorial. E logo, como parte, por salientable que poda ser a súa singularidade, dun programa completo de modernización ferroviaria, que inclúa todas as manifestacións do servizo, desde a súa prestación cos medios convencionais até os tecnoloxicamente máis avanzados. Velaí o contexto da nosa proposta analítica.

23- Algunhas desas posibilidades de reorientar (resetear, diría el) o territorio de acordo cos novos usos aproveitando, entre outras, as posibilidades que ofrece o ferrocarril de alta velocidade, valóraas con tento Florida (2011) para o caso das grandes rexións dos Estados Unidos.

V- A MODERNIZACIÓN INTEGRAL DO SISTEMA FERROVIARIO GALEGO.

Probablemente, para o caso de Galicia como para o de calquera outra parte do mundo, agás excepcións singulares, como podería ser o caso dos arquipélagos e outras formacións insulares, sexa necesario comezar por establecer como inexcusable a presencia do ferrocarril no sistema de transportes, dadas as súas características específicas, cal é o caso do volume de mercadorías ou pasaxeiros transportable por unidade operativa, a súa limitada incidencia ambiental en comparanza con outros medios de transporte, incluíndo para todos a fase de construción ou dotación de infraestruturas24, a súa adaptabilidade ós mapas urbanos e industriais e, por último, nesta cativa enumeración, o feito de que o ferrocarril sexa a única modalidade de transporte terrestre que posibilita a conexión entre este e o naval, mediante a integración máis eficiente (cando menos en termos de volume de carga por vehículo) dos portos no sistema de terminais ferroviarias. Contando con estas advertencias, é difícil excluír ao ferrocarril do sistema integral de transporte, cando menos terrestre. Non ten, até agora, competencia perceptible.

Deixando establecido o devandito, pode que sexa menos necesario engadir que esas condicións favorables que o ferrocarril pode aportar ao desenvolvemento dun sistema de transportes require, con el como con calquera das outras modalidades, un esforzo investidor sostido a prol, antes que nada, do seu mantemento, pero tamén da incorporación ininterrompida das tecnoloxías dispoñibles para a súa mellora, cal é o caso, precisamente, da aplicada á alta velocidade ferroviaria, pero tamén dos motores e aproveitamentos enerxéticos, así como a súa adaptación (como liñas e redes) ós cambios que se producen no artellamento urbano e as ubicacións industriais en xeral.

É dicir, a formulación de políticas de desenvolvemento require a inclusión nelas dun sistema ferroviario nas máis avanzadas condicións de modernidade tecnolóxica, enerxética e funcional. Cando menos, dese xeito, o que se debe debater en Galicia, a esta altura do século XXI, non é só sobre a dispoñibilidade dunha conexión ferroviaria de alta velocidade con Madrid, ou calquera outra zona comercial e industrialmente densa de España ou Europa, con máis vagantío, senón dun sistema de transporte ferroviario a esa mesma altura dos tempos, da que aquela outra cuestión é só parte.

Pois ben, o sistema ferroviario de Galicia, no que fai tanto ás súas infraestruturas como á súa capacidade de prestación de servizo, correspóndese cun proxecto do século XIX dificultosamente culminado no XX. Semellante retraso, sen actualización proxectiva relevante, como non podía ser doutro xeito, revirte na manifesta ineficiencia do ferrocarril a día de hoxe. Non só a maior parte das mercadorías e pasaxei-

24- Que de Rus (2010) considera desvantaxosa para o ferrocarril, incluso desmesurada, aínda que comparando só os custes de construción dunha liña ferroviaria (acaída para o tráfico de alta velocidade) cos da dun aeroporto, sen ter en conta, por exemplo, e aínda que só foran, as conexións territoriais terrestres do propio aeroporto e descontando, se cadra, os custos ambientais producidos por un avión en voo, que os ten.

ros son transportados por outros medios, o que no caso das mercadorías resulta especialmente extremado25, senón que tamén foron desprazados polos medios alternativos e carrexos tradicionalmente ferroviarios. Ademais, en Galicia, boa parte das vilas interiores do país fiquen fallas de conexión ferroviaria próximas.

No decorrer de varias décadas o ferrocarril non só non conquistou mercados, senón que os perdeu. Por iso, tan avanzado xa o primeiro cuarto do século XXI, en Galicia seguen proclamándose reivindicacións a respecto do tren que poderían ser consideradas "pasadas" noutras latitudes europeas e incluso españolas. E para máis, esas tais reivindicacións están ficando distorsionadas coa relevancia singular que entre todas elas acadou a construción das liñas de alta velocidade ferroviaria, moito máis "trascendentes" política e mediaticamente.

Nas últimas décadas da historia ferroviaria española (e do resto do mundo) houbo novidades que, poñendo de manifesto as posibilidades da mellora de calidade do servicio prestado, fixeron reverdecer esas manifestacións, no senso de que o tren sexa percibido como unha alternativa válida para o transporte de persoas e mercadorías tamén para o século XXI. E o feito evidente de que esas novidades cheguen a Galicia con retraso, outra vez, anima a presentar aquí a cuestión da mellora do sistema de transportes en xeral e do ferroviario en particular, como unha parte principal da modernización social e económica do país, é dicir: como unha parte plenamente integrada nunha política de desenvolvemento económico.

Desas innovacións máis recentes son principais a electrificación das vías, a unificación dos anchos e a mellora dos sistemas de tracción, que melloran sensiblemente a cota de velocidade dos tráficos, aínda que non se chegue necesariamente ás que se requiren para a caracterización da "alta velocidade", como é o caso de Galicia. O tren moderno ten tracción eléctrica e o transporte de pasaxeiros, que é sobre o que o cambio resulta máis perceptible, beneficiouse dunha redución máis que significativa dos tempos de viaxe nas conexións cos seus destinos máis frecuentes26. E nisto xa non poderá haber retrasos aceptables.

Unha parte importante das reivindicacións de que falamos teñen que seguir presionando sobre o feito de que a electrificación das vías se faga aínda con lentitude e de maneira incompleta, con incertezas persistentes incluso sobre a súa culminación. As fasquías máis chamativas dese retraso son tanto as que fan referencia á alta velocidade como as que teñen que ver coa conexión ferroviaria electrificada dos

25- No conxunto de España só se transportan por ferrocarril menos do dez por cento do volume total das mercancías coas que opera o sistema de transporte no seu conxunto (Ministerio de Fomento, 2017).

26- Aínda sen completar a electrificación total, a incorporación ao servizo de trens híbridos (con tracción eléctrica e de combustible fósil intercambiables), así como preparados para escudir os efectos máis desvantaxosos da existencia de distintos anchos de vía, permitiu, no decurso da última década, reducir en preto dun 50 por cento o tempo de viaxe entre A Coruña e Madrid, o que tivo como efecto practicamente inmediato o aumento considerable da demanda ferroviaria, en aberta competencia co aéreo, incluso antes de que a liña referida se incorpore á rede de alta velocidade. Tamén a efectos interiores se elevou considerablemente a demanda de servizo de transporte ferroviario nos corredores A Coruña-Compostela-Vigo e Compostela-Ourense, resultando ser un factor determinante de iso a redución importante dos tempos de viaxe. A estación de Compostela, por causa do carácter central da súa ubicación sobre a rede ferroviaria galega, despachou (que subían ou baixaban dos trens) no ano 2016 arredor de dous millóns de pasaxeiros. Ver Ministerio de Fomento (2016).

Cadro nº 1. Características da rede ferroviaria de ADIF en Galicia (2016).

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Km. de vía	260	192	198	241	891	12.808
Estacións	45	23	30	38	136	1.736
Habitantes	1,129.141	356.595	338.671	943.117	2.767.524	44.708.964
Km2	7.951	9.856	7.273	4.495	29.575	505.986
Km de vía/1.000 habitantes	0,23	0,54	0,58	0,26	0,32	0,29
Km de vía/1.000 km2	33	19	27	54	30	24

Fonte: Elaboración propia, segundo datos do Ministerio de Fomento (2017).

portos (especialmente dos novos portos exteriores), dos que depende en grande medida a potenciación do tráfico ferroviario de mercadorías, así como a adaptación do ferrocarril á nova realidade espacial/urbana do país, posta de manifesto de maneira especial no desenvolvemento da "área atlántica", entre Ferrol e Vigo. Tanto os pasaxeiros como as mercadorías, pois, aínda circulan en Galicia, malia todas as melloras, con retraso, e en condicións nidiamente desvantaxosas en comparanza con como o fan noutros lugares, en relación con mercados que xa non terían por que sernos alleos, ou que terían que deixar de selo no futuro máis inmediato posible.

Esta realidade ferroviaria incuestionable forzou a presencia do tren nos debates políticos, mediáticos e académicos encol da modernización de Galicia. E parece que xa se vai formando un consenso arredor de considerar que aquela é unha compoñente inexcusable desta: non será posible unha economía moderna en Galicia se non dispón dun sistema de transportes eficiente, e dentro del ocupará un lugar principal o ferrocarril. E dentro de ese marco, e só dentro del, compre a contemplación do tendido da rede de alta velocidade para conectar con Madrid.

Val dicir, con isto, que é posible que a modernización do sistema ferroviario de Galicia non estea completa ao rematar as obras do AVE e entrar en servizo esa específica modalidade de transporte, se non están tamén cando menos proxectadas as actuacións pendentes na mellora e adaptación urbana das liñas secundarias, a electrificación completa da rede, a conexión marítimo-terrestre por ferrocarril e, claro está, tamén a revisión completa da oferta de transporte ferroviario de mercadorías, hoxe por hoxe en absoluto atractiva para a maioría das empresas, nin tan siquera aquelas arredor das que se desenvolve unha intensa loxística de transporte.

VI- OS PORTOS MARÍTIMOS NAS RTE-T.

O sistema portuario español defendeu, historicamente, a necesidade do reequilibrio do sistema de transporte europeo, mediante a aplicación das medidas necesarias no marco dunha leal competencia no sector e, ao mesmo tempo, que fora posible contribuír a evitar o desvío das liñas que pasan polo Mediterráneo cara os portos do norte de Europa, escapando dos portos españois.

A aposta, en consecuencia, consiste en potenciar e facer pivotar sobre os portos españois a captación de tráficos marítimos para, de seguido, poder distribuír desde eles a mercadoría a posteriores lugares de consumo e abastecemento. E dicir, tentar tirar proveito da privilexiada situación xeo-estratéxica que lle corresponde a España en Europa, procurando a maximización das nosas vantaxes, tanto no que atinxe á ubicación dos portos (concepción xeográfica) , como no que fai á particularidade dos nosos sistemas de transporte terrestre (concepción de intermodalidade).

Por iso, foi de especial importancia o recoñecemento dos puntos de entrada e a definición dos portos de interese xeral na rede básica. A inclusión inicial de once portos españois nesa devandita rede (Barcelona, Tarragona, Valencia, Palma de Mallorca, Cartaxena, Alxeciras, Huelva, A Coruña, Xixón, Bilbao e As Palmas) supón artellar unha nova estruturación marítima europea.

A clasificación dos mesmos, emporiso, sendo rigorosos, adoeceu dalgúns defectos. Os criterios aplicados pola Comisión Europea baseáronse, primordialmente, na tonelaxe movida por cada porto, establecendo un umbral, para poder ser incluído entre os portos da rede básica, que esixe o un por mil (1/1000) das mercadorías movidas na Unión Europea. Pero pódese argumentar que esta definición non é a máis acaída nin a máis rigorosa para poder afrontar correctamente esa clasificación dos portos, nin tampouco se corresponde cos efectos de arrastre dunha economía local ou rexional, sen responder tampouco á conectividade ou inserción portuaria nas redes mundiais.

Xa que logo, non é un criterio consistente cos principios da economía, nin da política portuaria. Porque, mesmo nas definicións de manual, o relevante son as características técnicas dos portos e a súa ubicación; a proximidade ás rutas principais e os hinterlands potentes; a presenza dos axentes loxísticos e a incorporación as cadeas globais de valor; o valor económico das mercadorías, entre outras variables de interese. Baixo unha proposta de clasificación que contemple estas outras variables, habería que incluír novos portos a aquela outra lista que xa vimos. Supoñemos que, aínda que sexa pouco a pouco, se poderán ir subsanando os erros, a pesares de que nos derradeiros tempos non se amosa un grande interese nesta cuestión.

Ademais, a proposta da Comisión Europea para a selección dos portos marítimos que formarán parte da rede global, non contempla criterios cualitativos que deben figurar en liña co desenvolvemen-


European Commission
TEN-T CORE NETWORK INCLUDING CORE NETWORK CORRIDORS

to das políticas de transporte e aquelas outras relacionadas coa Unión Europea (como, por exemplo, as de pesca e aprovisionamento alimentario). Nese senso, e a noso xuízo, a rede global debería de tomar en consideración, cando menos, os seguintes criterios cualitativos:

. a contribución ao desenvolvemento do transporte marítimo de corta distancia;

. a aportación económica e social da rexión e dos seus axentes;

. o papel de reforzo das conexións cos países terceiros veciños;

. a especialización dos portos, que pode significar complementariedade nunha mesma fachada marítima;

. a presenza significativa de compañías marítimas; e

. a proximidade ás grandes rutas, polo seu potencial para unha futura incorporación á rede e conformación dun hub.

Do mesmo xeito, o posicionamento dos nosos portos (españois) na nova RTE-E busca "Conectar Europa" (Connecting Europa Facility), expresión moi comunitaria que significa "conquerir unha maior coordinación da planificación e o desenvolvemento da rede a nivel europeo". Esta nova política estímase que debe ser supervisada pola Comisión Europea e desenvolvida coa axuda dun amplo proceso de consulta coas partes interesadas, como xa se dixo, facendo especial fincapé nos conceptos de condicionalidade e de coordinación, coa necesaria e imprescindible implicación financeira da Unión Europea.

É evidente que a Comisión desexa xestionar esta iniciativa de forma centralizada; e que quere poder financiala mediante un orzamento exclusivo de montantes financeiros destinados especificamente ao transporte dentro do Fondo de Cohesión. Deste xeito, a Comisión Europea busca definir unha Política Común que teña como obxectivos tanto a resolución dos problemas derivados dos esganamentos e as conexións ausentes na rede central, como aqueles outros elementos que garantan a intermodalidade, e mesmo aqueles outros esforzos que aposten polos proxectos que aporten un maior valor engadido europeo.

De resultas destas consideracións, a propia Comisión Europea ten elaborado un novo mapa de Europa (a imitación das que elaboran as empresas explotadoras de sub-urbanos metropolitanos) no que se poden visualizar os eixos europeos do transporte e as conexións ós portos incluídos nas redes principais[27]. A maneira de exemplo, velaí os dous eixos que teñen incidencia sobre o territorio español, que son os corredores mediterráneo e atlántico.

O debate actual estase centrando, non obstante, nun outro dobre plano. Por unha banda, sobre os obxectivos definidos pola Comisión Europea; e, pola outra, sobre as necesidades e as aspiracións territoriais. Seguen abertos, tamén, temas de singular relevancia, coma os seguintes:

27- https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf

a) A creación dun cinto azul, polo que discorra un mercado interior do transporte marítimo, sen divisións; pois, de seguirse co modelo actual, o marítimo irá ficando en desvantaxe fronte ao resto dos sistemas de transporte. Iso require implementar sistemas para poder separar a mercadoría comunitaria da que non o é, co que tamén sería preciso arbitrar unhas claras e específicas "facilidades portuarias" no que fai referencia ós trámites burocráticos e administrativos vencellados ca información, control e seguimento;

b) Respecto da calidade dos servizos; é dicir, reforzamento das accións necesarias para que tanto as mercadorías como os pasaxeiros podan contribuír a dar pulo á competitividade da Unión Europea;

c) Certificados de exención do practicaxe: neste senso, aínda que a Unión Europea pensou en plantexar un novo marco para a concesión de certificados de exención de practicaxe nos seus portos, está por ver aínda como se desenvolvemento esa acción sen provocar inxerencias non desexadas sobre a responsabilidade final que asume a autoridade que outorgue os tais certificados.

d) Unha rede de mobilidade europea. Malia o intento da Unión Europea de definir as redes básica e principal, así como as novas orientacións para as RTE-T, pódese chegar a concluír que a súa proposta non contempla plenamente cando menos estas tres cuestións: a primeira, non inclúe unha auténtica referencia á cohesión económica, social e territorial da Unión Europea, xa que bascula excesivamente cara as conexións dos eixos este/oeste (novos EEMM). A segunda, porque coa declaración da necesidade de dispoñer nas costas da Unión Europea de máis puntos de entrada para os mercados europeos, non garante o feito de que a oferta quedara excesivamente limitada, como o proba a exclusión dalgúns portos ben significativos. E a terceira, apenas fai mención ós novos escenarios de futuro, como os que se derivan dos novos tráficos que utilicen (xa empezaron a utilizar) o Mar Ártico, ou que veñen provocados polo ensanchamento do Canal de Panamá.

Tamén habería que facer constar neste mesmo punto, para rematar o epígrafe, a comenencia de considerar, e mesmo anticipar, as iniciativas que promoven os lobbies, que cuestionan aqueles asuntos relacionados coas accións liberalizadoras dos transportes e máis en concreto, sobre o apartado das concesións de determinados servizos, dentro dunha progresiva presión en prol dunha continua des-regulamentación.

VII- O SISTEMA PORTUARIO DE GALICIA CARA UNHA NOVA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL.

Os portos da fachada marítima galega están distribuídos de xeito uniforme ao longo do perímetro costeiro. Son de pequeno tamaño en comparanza cos grandes hubs portuarios mundiais; e posúen baixos niveis de conectividade marítima. Responden, xa que logo, a unha economía maís centrada nos intercambios peninsulares que marítimos; e contamos cun empresariado marítimo mais reducido do que supón a relevancia da actividade marítimo-portuario na economía de Galicia.

Porén, están próximos ás grandes rutas internacionais, trazo que lles confire unha fortaleza para se converter en plataformas loxísticas especializadas; son elementos claves para o aproveitamento da base exportadora, na medida que o comercio mundial de mercadorías se efectúa preferentemente (80%) por vía marítima; e poden ser un auténtico potencial no desenvolvemento da intermodalidade e da interoperatividade de cara á constitución e aposta polas cadeas globais de valor e á expansión dos hinterlands.

Os cinco grandes portos galegos (Ferrol/San Cibrao; A Coruña; Vilagarcía; Marín e Vigo) non están caracterizados pola saturación ou conxestión que amosan outras radas europeas; senón o contrario. Teñen a oportunidade de desenvolver transporte marítimo de curta distancia e formular Autopistas do Mar; e poden abordaren estratexias de cooperación inter-portuaria con outras autoridades portuarias e cidades marítimas.

Na medida que a actividade marítimo-portuaria é global, aberta e competitiva, non queda máis que unha aposta coherente e prolongada por acadar criterios de calidade, eficacia e de colaboración en aras a ser máis eficientes e insertos nas redes mundiais.

O sistema portuario galego contén, xa que logo, portos especializados como Ferrol (en graneis sólidos); A Coruña (en graneis líquidos); Marín (en mercadoría xeral) e Vigo (en movementos de contedores) (Ver Cadro 2). Non obstante, non existe complementariedade e coordinación entre ambos; cuestión que reflicte unha base localista esaxerada e unha carencia de política global de ámbito autonómico, produto dunha eiva estratéxica de moitos anos atrás. Se cadra, tamén, dun esquecemento interesado nestes temas e actividades económicas; ou dunha falta de sintonía e comprensión coas cuestións marítimas.

Tampouco os portos galegos amosan interconexións respecto das redes de transporte, xa sexa por problemas de orde técnico (como no caso de inexistencia de conexión ferroviaria cos portos) (Ver Cadro 3) ou da propia carencia de complementariedade cos servizos prestados polos operadores, aspecto clave para a presenza das grandes empresas internacionais e con elo garantir a conectividade marítima-económica.

Cadro nº 2.- Distribución porcentual dos diferentes tipos de carga atendendo os portos galegos de interese xeral. 2017.

	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercadoría Xeral	Total	% carga en contedores/ mercadoría xeral
A Coruña	59,54 %	34,26 %	6,20 %	100,00	-
Ferrol	17,07 %	77,19 %	5,74 %	100,00	-
Marín	---	36,62 %	63,38 %	100,00	56,74 %
Vigo	1,72 %	6,59 %	91,69 %	100,00	71,20 %
Vilagarcía	16,10 %	35,00 %	48,90 %	100,00	50,07 %
Leixoes	45,07 %	12,06 %	42,87 %	100,00	80,79 %

Fonte: Elaboración propia a partir dos datos rexistrados nas Memorias Anuais de cada Autoridade Portuaria e de Puertos do Estado.

Cadro nº 3. Distribución porcentual dos fluxos de mercadorías dos portos galegos de interese xeral en función das saídas/entradas por estrada ou por ferrocarril. (2015)

	Mercadorías portuarias manipuladas polo FFCC		Distribución fluxos entrada/saída de mercadorías dos portos	
	Volume (Tns)	% sobre España	Ferrocarril	Estrada
Ferrol	-	-	-	100 %
A Coruña	1.205.146	8,86 %	27 %	73 %
Vilagarcía	-	-	-	100 %
Marín	289.257	2,13 %	20 %	80 %
Vigo	-	-	-	100 %

Fonte: Elaboración propia a partir dos datos da memoria do Ministerio de Fomento

De aí, a necesidade de afondar nun mellor uso das instalacións e equipamentos portuarios; garantir a conexión ferroviaria dos portos e os enlaces prioritarios coas plataformas multimodais; acordos de cooperación para explorar e probar medios que melloren a eficiencia das cadeas loxísticas; e a transferencia de know-how e accións pilotos para mellorar a accesiblidade local e o potencial económico dos distintos modos de transporte.

En suma, unha proposta de actuación debe contemplar catro principios:

a) un porto ha de deixar de ser un ente pasivo dentro do fluxo de mercadorías, para se converter nun ente activo, pois será quen deseñe as estratexias, planifique o seu desenvolvemento e integre a súa área de influencia;

b) un porto ten de deixar de ser un territorio illado, para pasar a se integrar en espazo s loxísticos, fomentando a prestación de servizos de distribución e daquelas operacións que agreguen valor as cargas;

c) un porto ten de se incorporar ás alianzas estratéxicas doutros portos e cidades, fisicamente distantes, a través de opera-

dores comúns ou por medio de acordos de asociación e de intercambio; e

d) un porto ten de deixar de ser en exclusiva un punto nodal de coordinación de procesos, para se converter nun lugar de concentración da produción e integrador de servizos avanzados para a formación de mercados.

Deste xeito, pódese encarar unha maior competencia e unha maior demanda de novos servizos. Moitas estruturas portuarias convértense, pois, en plataformas de intercambio de mercadorías; e no seu desenvolvemento, chegan a formalizar os denominados hubs marítimos (coma nós de redes) que albergan os navios-nai (motherships) que nutren os portacontedores de tamaño medio (feeders) conformando un novo equilibrio: polo/nó central + plataforma loxística. De aí, os cambios nas valorizacións das instalacións portuarias, tal e coma expresámolas na Táboa 1 adxunta.

Taboa nº 1 . Valorización dos rasgos das instalacions portuarias

Rasgos	Antes	Agora
Estancia	Longa. Constituía unha variable non relevante.	Curta. Na actualidade é moi relevante e esencial
Eficiencia	Viña determinada polo almacenamento cautivo.	Hoxendía, o principal obxectivo radica no tratamento dos fluxos de mercadorías.
Valorización	Incida sobre o concepto da mercadoría.	As variables chave son: o capital investido; a existencia e a conformación das cadeas produtivas globais; e a propia circulación dos fluxos de mercadorías.
Vinculación	Non tiña en conta os efectos e as referencias relativas ós espazos, tempos e conexións.	Integra e conecta espazos selectivos (nós e hubs); integra lugares e tempos; e integra espazos e tempos.

Fonte: Elaboración propia

É dicir, os portos reafírmanse como nos funcionais, que exercitan funcións de atracción e de captación de tráficos, por unha banda; e son impulsores, en segundo termo, dunha dinámica de desenvolvemento territorial específica, co obxecto de seducir e de desviar fluxos de mercadorías.

Porén, dúas eivas tradicionais perduran ao longo dos derradeiros anos. A primeira ten coma síntoma o baixo nivel de conectividade e inserción internacional, aspecto que está vencellado coa maior tardanza en "conectar" un tráfico de mercadorías a través das empresas de liñas regulares. De aí, a necesidade de apelar aos Corredores de Transporte europeos, á constitución das Autopistas do Mar ou a participación en alianzas estratéxicas con outras autoridades ou institucións marítimas. A segunda,

é o reducido nivel de relacións ferro-portuarias; é dicir, os portos galegos, agás A Coruña e Marín, apenas posúen accesos ferroviarios, co que o uso das conexións ferroviarias polos portos e as súas instalacións son escasas.

A vontade europea queda explícita nos documentos referidos ós Corredores e ós plantexamentos das TEN´S (Transeuropean Networks o Redes Transeuropeas de Transporte). Esixen, pois, unha coordinación entre portos e ferrocarrís, sabendo de antemán, que non é un asunto sinxelo. A nivel físico, o ferrocarril debe entrar no

Cadro nº 4. Índice de Conectividade Portuaria e Ranking dos portos galegos en tráficos de contedores e en tráficos de carga rodada. (Para tráficos de contedores o índice base corresponde a Valencia=100; e para os tráficos de carga rodada, será Barcelona =100).

	2014				2017			
	Carga contedores		Carga rodada		Carga contedores		Carga rodada	
	Índice	Posto	Índice	Posto	Índice	Posto	Índice	Posto
A Coruña	2,28	22	-	-	-	-	-	-
Ferrol	-	-	21,43	10	-		10,34	15
Marín	-	-			5,24	15	12,17	13
Vigo	22,23	6	34,35	8	19,62	6	38,78	6
Vilagarcía	2,46	21	-	-	2,92	18	-	-

Fonte: Elaboración propia a partir dos datos aportados dende a Fundación Valencia- Port.

porto por unha porta, cuestión que ás veces non é compatible coas infraestruturas existentes; coa topografía do terreo; coa disposición do porto; etc.

A nivel institucional, non sempre foi posible chegar a acordos claros e concisos; polo que, en ocasións, existen problemas de coordinación e de tipo loxístico, cando non de enfrontamento político-organizativo. Resulta necesario, en consecuencia, evitar a inexistencia de relacións institucionais entre os portos, RENFE e ADIF; evitar, asemade, a rixidez dos convenios existentes; e superar a vella dicotomía existente entre institucións bastantes alleas á problemática actual e de futuro.

VIII- REFLEXIÓNS FINAIS

A Comisión Europea introduciu o concepto de cohesión territorial moito máis tarde que o de cohesión económico-social. Plantexouno no Libro Verde sobre a cohesión territorial (2008), cando quixo levar adiante un desenvolvemento máis harmonioso e equilibrado, favorecendo o reparto equitativo do desenvolvemento socio-económico e máis unha mellora da efectividade na conectividade entre as rexións. Para iso, as políticas europeas de transporte de grandes prestacións (como é o caso dos ferrocarrís de alta velocidade e máis o dos grandes portos) ha de se contribuír a evitar tanto o illamento das rexións periféricas e a polarización espacial das inversións, como as consecuencias derivadas da consideración da cohesión social nas análises das infraestruturas (Marti-Henneberg, 2013; Frank et al., 2014).

En España, tanto o PEIT (2010-2020) como o PITVI (2012-2024) recollen as liñas de actuacións derivadas das devanditas políticas europeas de transportes; e, en ámbolos dous, sinálase como obxectivo estratéxico o de reforzar a cohesión territorial e máis a accesibilidade de todos os territorios do Estado a través do sistema de transportes.

A política de cohesión europea parte do desenvolvemento harmónico da sociedade e máis dos seus grupos constituíntes, mediante normas económicas, sociais e ambientais comúns. Forrest e Karms (2001) identifican cinco elementos da devandita cohesión: a) As redes sociais e o capital social; b) Valores e cultura cívica comúns; c) A relación e identificación co lugar; d) A orde e o control social; e) A solidariedade e a redución das disparidades na riqueza.

Esta definición orixinaria evolucionou logo até chegar a considerar unha nova aportación que define a cohesión como a capacidade dun sistema social, económico e político para lograr tres obxectivos complementarios: a) promover a autonomía e máis a participación social dos cidadáns; b) crear redes sociais e institucionais que xeren capital social e favorezan a inclusión; e c) contribuír á materialización dos dereitos sociais[28]. Baixo estes termos, non hai dúbida de que a cohesión social abrangue una ampla panoplia de problemas e dimensións, alén dos factores socioeconómicos e da mesma identidade.

A cohesión territorial, pola súa banda, enfoca de maneira diferente a identificación dos problemas e as respectivas medidas correctoras. Distingue cinco trazos. O primeiro, no aspecto socioeconómico, onde busca redistribuír a riqueza existente no territorio, de maneira que se reduzan as disparidades. Evita a concentración espacial desmesurada, principal causante dos desequilibrios territoriais e máis da exacerbada polarización social e económica.

O segundo trazo atinxe os afectos culturais, baseándose en identificar e agrupar ás persoas que posúen valores culturais comúns, como elementos de pertenza a un conxunto social. Tanto o acoplamen-

28- Consejo Económico y Social de España, 2012.

to a un asentamento como o arraigo das persoas ao lugar, poden contribuír a dispor dun conxunto moral de principios e códigos de comportamento compartidos que regulan as relacións interpersoais (Forrets e Kearms, 2001). Iso favorece a convivencia e evita a discriminación máis a exclusión.

O terceiro trazo compón o aspecto ecolóxico, a partires das relacións entre o desenvolvemento económico e a preservación dos recursos naturais máis a equidade social. Tanto a conciencia cidadán como as iniciativas socio-ecolóxicas resultan básicas para poder conxugar o desenvolvemento económico dos territorios coa protección do medio ambiente.

A cuarta característica devén do aspecto político, onde se vinculan a participación cidadán e os dereitos humanos, a dignidade e máis o poder desfrutar das mesmas oportunidades. E dicir, poder dar satisfacción ás necesidades persoais no contexto circunstancial. Neste senso, os axentes institucionais deben garantir óptimos niveis organizativos dos servizos, evitando as desigualdades no acceso a eles, e garantindo a materialización dos dereitos sociais, como é o caso dos transportes, a saúde, o ensino e máis o espazo residencial.

De remate, o quinto trazo é o das redes de interacción, que veñen determinadas polos patróns de comportamento entre o maior número de individuos que se ven beneficiados polas oportunidades ofertadas nos territorios. Iso xera efectos de arrastre e de atractividade, polo que, evitando a creación de espazos separados, cómpre ofrecer idénticas condicións de igualdade nas oportunidades a toda a sociedade.

As redes de transporte están implicadas tanto nos aspectos económicos e de xestión (que regulan os fluxos) como a unha serie de normas e efectos diversos sobre o territorio. Por iso, as súas análises dependen, tamén, segundo diversos autores (Rodrigue, Comtois e Slack,2013; ou Seguí e Martinez,2004) de múltiples factores: a) de localización de recursos, como factor xerador de movementos; b) da escala, en que se producen os movementos xerados pola actividade; c) da estrutura espacial das interaccións entre as localizacións espaciais; d) da distancia media, como variable de fricción entre os espazos diante dos movementos; e) dos atributos xeográficos; e f) das dinámicas evolutivas que contribúen ás transformacións. De aí que os sistemas de transportes constitúan unha actividade multidimensional, con relevancia histórica, social, política, medioambiental e económica.

Maiores concrecións se explicitan aínda cando se considera ao transporte como un elemento reestruturador desde un punto de vista socio-económico. Varios autores (como Lipietz,1986; Harvey,1987 ou Aglietta,2000) destacan a relación entre os sistemas de transporte e máis os sectores socio-económicos e as súas continuas variacións, derivadas, entre outras causas, dos avances tecnolóxicos, as mesmas actividades económicas, as características do territorio e a cultura de cada lugar. O continuo desenvolvemento dos medios de transporte provocou que os obxectivos dos mesmos se concreten na análise organizativa, no campo da xestión e máis na dimensión da optimización. E dicir, que os novos obxectivos (e tamén problemas) pasan a ser os que derivan destes outros

aspectos: a selección óptima do itinerario, o medio de transporte elixido en cada intre, a optimización das capacidades das redes, e o soporte óptimo para as necesidades de mobilidade (tendo en conta os bens, a poboación e os servizos).

Esta nova perspectiva tamén abre novas vías á análise, á interpretación e máis á avaliación, no que ten que ver cos plantexamentos fundamentais. En primeiro termo, é preciso ter en consideración a accesibilidade, a conexión co sistema produtivo e a propia actividade produtiva. As tres variables están moi interconectadas, de xeito que se pode falar de que a conexión do sistema produtivo está determinada pola accesibilidade espacial; e esta e máis a conexión, tamén o están pola propia demanda do sistema. Segado et al. (1996) afirman que "o transporte é un elemento fundamental na interpretación das interrelacións físicas e socio-económicas dos individuos". Nós engadimos que tamén por mor das razóns de inter-conectividade dos territorios

En segundo lugar, as infraestruturas do transporte inciden directamente na modificación do espazo en que se desenvolven as actividades socio-económicas mellorando, ao mesmo tempo, os degraos de acceso ós principais servizos e ós hábitos da sociedade, permitindo clasificar os efectos xerados polas devanditas infraestruturas en tres tipos: directos, indirectos e inducidos. Así, aceptase que os efectos das infraestruturas do transporte interveñen tanto no eido socio-económico como no posicionamento territorial e medio e longo prazo.

Tanto de Rus e Roman (2006) como de Rus e Inglada (1993) chaman a atención de que ditos efectos, sobre todo os indirectos, tratan de evitar os procesos de diverxencia espazo -temporal, que se poderían ocasionar nalgúns espazo s de mobilidade problemática, podendo contribuír tanto a unha renovación da organización como a unha reestruturación global dos mercados, en liña con Capello e Guillespie (1993), cando subliñan que "poucos cambios están tendo un impacto maior sobre a capacidade das empresas e dos países para competir nos mercados mundiais como a actual revolución dos transportes e as comunicacións. As novas posibilidades para o procesamento e a transmisión de información, así como os avances na mobilidade de pasaxeiros e mercadorías, están alterando profundamente os elementos sobre os que se basean a competitividade das empresas e as vantaxes comparativas das rexións".

A aposta por un bo sistema de transporte ten sido para as rexións periféricas o auténtico revulsivo da súa sorte na segunda metade do século XX. Ós efectos derivados da converxencia espazo -tempo, ós que xa fixemos referencia antes, hai que engadir que un plantexamento óptimo do sistema de transporte, que mellore a accesibilidade, permite facerlle fronte con máis garantía de éxito á crecente competitividade entre espazos; a posibilidade de acadar mercados máis lonxanos; a aparición de economías de escala; e a especialización dos espazos. E dicir, a combinación entre a contracción do espazo-tempo e do espazo-coste permite mellorar o posicionamento e aumentar a especialización dos territorios.

Nunha sociedade globalizada como a actual, os procesos de integración dos

espazos locais, rexionais ou internacionais reclaman que a conexión entre eles estea ben definida. As metas para determinados territorios céntranse en mellorar a competitividade territorial para aqueles que conten con mellores condicións de accesibilidade e conectividade, para o que as dotacións, os transportes e as comunicacións son pezas clave. As conexións eficientes convértense, pois, nun reforzo da cohesión económica e da integración territotial.

Concordamos con Spiekerman e Wegener (2006) en que todas as estratexias de desenvolvemento económico territorial inclúen, como elementos básicos das mesmas, tanto a creación como a mellora das infraestruturas de transporte; na medida en que se considera una necesidade primordial e que a súa repercusión na cohesión social favorece un desenvolvemento económico homoxéneo en todo o territorio.

Porén, a implantación das infraestruturas do transporte supón dous tipos de impactos: os estritamente espaciais e os socio-económicos. E dicir, aínda que podan rexistrarse impactos negativos no desenvolvemento económico (Givoni, 2006), na maior parte dos supostos promóvese o crecemento económico, por mor dos investimentos en infraestruturas dese tipo. Está claro, pois, que os impactos dos investimentos dependen dunhas condicións preliminares, como é o caso da existencia ou non dunha economía local puxante e mesmo do aproveitamento de sinerxías.

Banister e Berechman (2000) determinan esas condicións necesarias concretándoas en tres tipos: as primeiras, as condicións económicas rexionais (presenza de externalidades económicas positivas, como a aglomeración poboacional, a existencia dun mercado laboral amplo, con dispoñibilidade de man de obra especializada e mesmo, aínda que o fora, expectativas positivas). As segundas están relacionadas cos factores de investimento, isto é, coa dispoñibilidade de fondos, acaídos á escala e máis a localización dos proxectos, os efectos de rede e os períodos reais dos propios investimentos e da súa implementación. As terceiras, por fin, atinxen ás condicións políticas, entre as que é preciso salientar o marco organizativo e de xestión que implica a realización dun investimento, os procesos legais, as políticas complementarias, as fontes de financiación, a xestión eficiente das infraestruturas e a propia toma de decisións.

A combinación destas condicións pode dar lugar a supostos non desexables. E dicir, a situacións de conflito. A modo de exemplo, pódense adiantar tres hipóteses posibles: a) sen investimento, non hai cambios na accesibilidade e, xa que logo, tampouco desenvolvemento; b) sen políticas de soporte ao desenvolvemento, tampouco se producirá este; e c) poden rexistrarse cambios na accesibilidade, pero sen chegaren a xerar desenvolvemento. Por iso, Banister e Berechman (2001) analizan o impacto provocado pola relación destes factores e as súas interrelacións (véxase a táboa nº2).

Os xeógrafos Rodrigue, Comtois e Slack (2013) enfatizan que cando se analiza o desenvolvemento socio-económico nun territorio derivado dunha infraestrutura, débese partir da análise de tres elementos: a) o lugar, deter-

Táboa nº 2. Marco conceptual de análise

Variables	Nacional	Rexional	Local
Medidas de desenvolvemento económico	Crecemento da produtividade. Taxa de retorno social	Cambios na accesibilidade. Cambios na localización das actividades minoristas, de vivenda e de emprego.	Nivel de emprego. Asignación de tempos. Produtividade laboral.
Resultados obtidos	Crecemento anual do PIB	Relocalización espacial. Desenvolvemento das vantaxes competitivas. Agrupamiento industrial.	Crecemento do emprego. Mellora do benestar. Xeneración de economías de aglomeración.
Escala e tipo de investimentos en transporte	Capital total. Stock en infraestruturas	Redes ferroviarias de alta velocidade e de estradas. Terminais rexionais. Aeroportos e Portos marítimos. Oleoductos e Gaseoductos.	Instalacións e estradas metropolitans Novos enlaces ferroviarios. Centros de transporte

Fonte: Adaptación propia de Bannister e Berechman (2001)

minado polas características microxeográficas especificadas no entorno (dispoñibilidade de solo, natureza e utilidades do territorio, visibilidade e niveis de acceso ao transporte, volume dos servizos); b) a accesibilidade, fixada polas oportunidades que permita a localización, que posúen unha connotación micro (estaren relacionadas cos niveis dos salarios, os ratios de cualificación, dependencia das materias primas, dispoñibilidade de enerxía, tamaño e eficiencia dos mercados, accesibilidade a provedores e clientes; e c) o entorno socio-económico, determinado polas diferentes escalas administrativas e o nivel macro (considérase a dispoñibilidade de capital público e privado, as regulacións, os impostos, as subvencións e as dotacións tecnolóxicas).

En suma, os sistemas de transporte deben responder ós obxectivos dunha política que ten ser eficiente a respecto da demanda social e coa redución das disparidades económicas e, ao mesmo tempo, coas diferencias entre os niveis de benestar social entre as rexións. Os movementos crecentes de bens e persoas, xunto coa maior transferencia de tecnoloxía e información, favorece o desenvolvemento dun sistema de transporte integrado e coherente, establecendo patróns de sostenibilidade e seguridade en todos os movementos.

Por iso, a aposta polo AVE, revitalizando o ferrocarril e converténdoo en elemento clave de conexión nacional e europea, pode contribuír a crear corre-

dores de transporte que contribúan a beneficiar tanto ós tráficos de viaxeiros como ao de mercadorías.

Os desenrolos intermodais son tamén parte integrante da aposta, porque se engaden ós devanditos plantexamentos de cara a afrontar o progreso dos territorios periféricos.

Todos eles requiren grandes investimentos, e non poden ser avaliados con encadres comúns. As especificidades propias son o razoamento substancial da accesibilidade; e, xa que logo, do benestar e máis da igualdade de oportunidades (Fujita e Thisse, 2013). Porque, sen que poda haber lugar a dúbidas, a mellora da cohesión territorial suporía fomentar a cooperación entre rexións ou países, para reducir as disparidades económicas ou as diferenzas de benestar económico e social (Naranjo, 2015).

A Unión Europea, no seu citado Libro Verde, establece que "a cohesión territorial tende a establecer pontes entre a eficacia económica, a cohesión social e o equilibrio ecolóxico, poñendo o desenvolvemento sostible no centro das políticas públicas". E, en documentos comunitarios posteriores (Comisión Europea, 2010, 2011a, 2011b), chámase a atención sobre que o concepto de cohesión se sitúa no marco da equidade e vincúlase coa converxencia. Incluso, nos debates políticos máis recentes, preconízase que a cohesión territorial se basea nas relacións directas existentes entre as melloras no transporte, a accesibilidade e máis o desenvolvemento económico.

Neste senso, os investimentos en infraestruturas considéranse un factor clave para promocionar unha mellora da accesibilidade a todas as rexións europeas, e para reducir as disparidades existentes nesa materia entre elas (Schürmann, 1997).

As apostas portuarias en Galicia non son de agora. Existen numerosas referencias históricas reclamando unha decidida política marítimo-portuaria. Porén, nos derradeiros anos ese esquecemento foi moi sonoro. Escasas voces se manifestaban a favor da economía do mar, ou do complexo mar-industrial, ou simplemente dunha Estratexia Marítima de Galicia. Por iso, mais que nunca, resulta preciso dotármonos duns principios básicos e imprescindibles de cara resaltar a relevancia que posúe a vía marítima tanto no desenvolvemento económico e político de Galicia como na consolidación dos aspectos sociais, culturais e identitarios.

Galicia, precisa, pois, dunha estratexia que combine a defensa e aproveitamento do posicionamento xeográfico e a inserción nas cadeas globais de valor; a mellora da conectividade e da interoperatividade intermodal; o logro dos mellores ratios de eficiencia e da capacidade de almacenamento de mercadorías; o desenvolvemento das tecnoloxías de información e das sim-

plificacións burocráticas; unhas meirandes condicións de accesibilidade e da dixitalización; e unhas actuacións referidas o cumprimento das normas da sustentabilidade medioambiental a os estándares dunha participación activa dos axentes sociais, económicos e locais.

Non hai dubida, porén, en que se deben desbotar tanto as actuacións portuarias derivadas dos localismos como aquelas outras que so desexan servir de axentes pasivos, sen actuar na promoción comercial dos seus propios hinterlands ou sen acadar a formación de alianzas cos outros portos.

En suma, no momento que Europa manifesta un grande interese marítimo-portuario, o noso País non pode quedar atrás; senón todo o contrario. Outros países xa teñen moi adiantadas a súas aposta política mediante a definición da súas Estratexias Marítimas (como Alemaña, Portugal, Italia ou Francia). Nós, aínda , temos esa materia pendente.

BIBLIOGRAFIA

Albalate, D., Bel, G. (2010). Cuando la economía no importa. Auge y esplendor de la Alta Velocidad en España. Revista de Economía Aplicada. 19 (55), 171-190.

Albalate, D. Bel, G. (2015). La experiencia internacional en alta velocidad ferroviario. FEDEA. Doc. Trabajo.

Aglietta, M. (2000). A theory of capitalism regulation. The U.S. Experience. Verso.

Banister D., Berechman, J. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. Journal of Transport Geography. 9(3), 209-218.

Barreiro Gil, J.M. (2012). La economía si que importa, pero no es eso. Madrid Fundación Ferrocarriles Españoles.

Bellet, C., Alonso, P, Casellas, A. (2010). Infraestrutura de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada de Tren de Alta Velocidad en España. Boletín de la Asociación de Geográfos Españoles. 52, 143-163.

Betancor, O., Llobet, G. (2015). Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España. Fedea 08/2015.

Capello, R., Gillespie, A. (1993). Transport, communications and spatial organisation: future trends and conceptual frameworks. In G. Giannopoulos & A. Gillespie (eds.) Transport and communications innovations in Europe. Bellhaven Press. Londres. 24-56.

Christophersen, H. (1994). Trans-European Networks. Interim report of the chairman of the Group of personal representatives of the Heads of State or Government to the Corfu European Council. Bulletin of the EU. Supplement, 2/94.

Comisión Europea (2001). Libro Blanco. A política europea de transportes cara o 2010. A hora da verdade. COM(2001), 370 final, disponible en https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Al24007

Comisión Europea (2006). Por unha Europa en movemento: movilidade sostible para o noso continente. Revisión intermedia do Libro Blanco do Transportes (2001). COM (2006) 314 final, Bruselas,22,06,2006, disponible https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0314

Comisión Europea (2008). Libro verde sobre la cohesión territorial. Convertir la diversidad territorial en un punto fuerte, en http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/.../mag28_es.pdf

Comisión Europea (2010). Europa 2020.Unha estratexia cara un crecemento intelixente, sostible e integrador. COM (2010), en https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aem0028

Comisión Europea (2011). TEN-T. Trans-European Transport Network. Implementation of the Priority Projects. November 2011.

Consejo Económico y Social (2012). Servicios sociales y cohesión social. Madrid. pg. 1189-1206.

de Rus, G., Inglada, V. (1993). Análisis coste-beneficio del tren de alta velocidad en España. Revista de Economía Aplicada. 1(3), 27-48.

de Rus, G., Román, C. (2006). Análisis económico de la línea de alta velocidad Madrid- Barcelona. Revista de Economía Aplicada. 42, 35-79.

de Rus,G., Monbiella, G. (2007). It investment in high speed rail society profitable?. Journal of Transport Economics and Policy. 41 (1). 3-23-

de Rus, G, (2011). The BCA of HSR Should the government invest in high speed rail infrastructure. The Journal of Benefit Cost Analysis. 2 (1). 1-28.

Duraton, G., Puga, D. (2005). From sectorial to functional urban specialisation. Journal of Urban Economics. 57(2), 343-370.

Feliu, J. (2007). El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos del T.A.V.. Estudios Geográficos. LXVIII, 262, 65-90.

Florida, R. (2011): El gran reset, Madrid (Paidós),

Forrest, R., Kearns, A. (2001). Social cohesion, social capital and the neighbourhood. Urban Studies. 38(12), 2125-2143.

Frank, A. I., Mironowicz, I., Lourenco, J., Franchini, T., Asche, P., Finka, M., Scholl, B., Grams, A. (2014). Educating planners in Europe. A review of 21st Century study programmes. Progress in Planning, 91, 30-94.

Fujita, M., Thisse, J.F. (2013). Economic of Agglomeration: Cities, Industrial Location and Globalization. Cambridge University Press.

Givoni, M. (2006). Development and impact of the modern high-speed train: a review. Transport Review. 26(5), 593-611.

Gutierrez-Puebla, J. (2004). EL tren de alta velocidad y sus efectos espaciales. Investigaciones Regionales.5. 199-221.

Harvey, D. (1987). Flexible accumulation through urbanization: reflection on post-modernism´in the American city. Antipode. 19(3), 260-286.

Lipietz, A. (1986). New tendencies in the international division of labour: regimes of accumulation and modes of regulation. Production, Works, Territory: the Geographical Anatomy of Industrial Capitalism. 16-40.

Marti-Henneberg, J. (2003). European integration and national models for railways networks (1840-2010). Journal of Transport Geography. 26, 126-138.

Ministerio de Fomento (2017). Observatorio del Ferrocarril en España, Informe 2016. Dispoñible en https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/informe_ofe2016.pdf

Monzón, A., López, E., Ortega, E. (2018). Impactos del AVE en la cohesión territorial: Un análisis de los cambios en la accesibilidad en el periodo 1990-2015. 360. Revista de Alta Velocidad. 6, 405-415.

Naranjo, J.M. (2015). Cohesión social en la España Peninsular tras la implantación de la Alta Velocidad Ferroviaria. Tesis doctoral. Universidad de Extremadura. Cáceres.

Rodrigue, J.P., Comtois, C., Slack, B. (2013). The Geography of Transport Systems. Routledge. Londres.

Rodríguez-Bugarín, M., Pérez, A. (coord.) (2007). A rede ferroviaria interior na Euro-Regiao Galiza-Norte de Portugal. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. Porto.

Schürmann, C., Spiekermann, K,, Wegener, M. (1997). Accessibiity indicators, Berichte aus em Institut für Raumplanung, 39.

Segado, F., Garcia, A., Rosique, C. (1996). Ordenación del Territorio. Universidad de Murcia.

Seguí, J.Y., Petrus, J. (1991). Geografía de las Redes de Transporte. Espacios y sociedad. Ed. Síntesis. Madrid.

Spiekerman, K, , Wegener, M. (2006). Accessibility and spatial development in Europe. Science Regional. 5(2), 31.

Tribunal de Cuentas Europeo (2018). Una red de ferrocarril de Alta Velocidad en Europa: no es una realidad, sino un mosaico ineficaz. Informe Especial. nº 19/2018.

Unión Europea (2010). La contribución de la política de cohesión al crecimiento inteligente en Europa 2020. COM (2010). 553 final. Bruselas. 12.11.2020.

Unión Europea (2011a). Agenda Territorial de la UE 2020. Hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas. COM (2010). 2020 final, Bruselas. 3.03.2010.

Unión Europea (2011b). La contribución de la política regional al crecimiento sostenible en el marco de Europa 2020. COM (2011), 17 final. Bruselas, 26.01.2011.

Documentos do Foro Económico de Galicia

Un dos obxectivos fundamentais do Foro é poñer á disposición da Sociedade unha colección de documentos onde se conxuga a análise da situación actual con propostas de cambio e mellora. Os documentos pretenden contribuir a enriquecer o debate público en materia económica en Galicia. A responsabilidade de cada documento é das persoas que o asinan. O Foro só asume a responsabilidade sobre os documentos consensuados e asinados polo colectivo. Dende Marzo de 2014 o editor dos documentos é o profesor e membro nato do Foro Albino Prada Blanco.

Documentos publicados

26/2018 -
Os retos para a Galicia do Século XXI
No sistema europeo de transporte marítimo-terrestre
25/2018 -
El impacto de la reestructuración bancaria sobre la concentración y la exclusión financiera en España y Galicia
24/2018 -
Turismo Rural: diagnose e propostas
23/2018 -
Diagnóstico actual e propostas de futuro para a dixitalización en Galicia
22/2017 -
Unha estratexia para a Galicia rural do século XXI.
Diagnóstico e propostas para o debate
21/2017 -
Unha estratexia industrial para Galicia.
20/2017 -
Desafios dunha sociedade avellentada e en declive: Desequilibrios territoriais e prestacion de servizos.
19/2017 -
Galicia diante da reforma do sistema de financiamento autonómico.
18/2016 -
Novas demandas para o rural galego.

Documentos publicados

17/2016 -
A I+D+i Empresarial en Galicia: Dez mensaxes e unha proposta.
16/2016 -
Galicia, a perspectiva internacional.
15/2016 -
La formación profesional dual en España.
14/2016 -
O capital risco e outras fontes alternativas de financiamento das empresas galegas.
13/2015 -
O Complexo Lácteo Galego nun mercado liberalizado. Extratexias e políticas ante a desaparición do sistema de cotas na UE.
12/2015 -
Sobre o risco de estancamento na economía Europea.
11/2015 -
Os cambios no modelo territorial: o seu impacto fiscal en Galicia.
10/2015 -
O sector forestal en Galicia: problemática actual e perspectivas futuras.
9/2014 -
Desequilibrio exterior, modelo competitivo y recuperación económica.
8/2014 -
Galicia: bases para una estrategia marca-país y líneas de trabajo para su acción exterior.
7/2014 -
¿Qué futuro demográfico nos agarda e como pode incidir no noso benestar?
6/2013 -
Internacionalización, políticas y crecimiento.
5/2013 -
Mejorando la Eficiencia de la Política de infraestructuras.
4/2013 -
O fondo de compensación interterritorial: Unha proposta desde Galicia.
3/2013 -
O sector alimentario en Galicia: desafíos e oportunidades. Cales deben ser as prioridades?.
2/2013 -
Análisis y propuestas para una estrategia de futuro para el sector naval en Galicia.
1/2013 -
Chaves para o aproveitamento marítimo -Portuario- Loxístico de Galicia.

Documentos descargables en:

http://www.foroeconomicodegalicia.es

www.foroeconomicodegalicia.es

O Foro Económico de Galicia é unha plataforma de transferencia de coñecemento en materia económica dende as empresas e universidades galegas á sociedade e aos espazos de decisión pública. O Foro integra a profesores e investigadores, empresarios e directivos representativos dos diferentes sectores e áreas de Galicia, e xornalistas galegos de referencia.

SOCIOS


ABANCA


ASOCIACION GALLEGA
DE LA EMPRESA FAMILIAR


Casal de Armán


civisglobal
construimos entorno


COREN


CRTVG
CORPORACIÓN
RADIO E TELEVISIÓN
DE GALICIA


Naturgy


Cuidamos personas en buena compañía
geriatros - SARquavitae


HIJOS DE RIVERA, S.L.
CORPORACIÓN


Hierros
AÑÓN, S.A.


INVERAVANTE


JEALSA


MAPFRE


Grupo Nogar


PÉREZ RUMBAO


ReVi


Rodiñas


Rodman


ZFV
CONSORCIO ZONA
FRANCA DE VIGO


Grupo de investigación GEN
Universidade Vigo



ABANCA

Foro económico de Galicia

OS RETOS PARA A GALICIA DO SÉCULO XXI NO SISTEMA EUROPEO DE TRANSPORTE MARÍTIMO-TERRESTRE

DOCUMENTO 26 / 2018

AUTORES:
DR. FERNANDO GONZÁLEZ LAXE
DR. JAIME BARREIRO GIL

www.foroeconomicodegalicia.es