

## **ESFUERZO INVERSOR EN INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN GALICIA: ¿UNA DEUDA HISTÓRICA RECONOCIDA POR LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL?**

**José Antonio Díaz Fernández.**

**USC. IDEGA. IGETI.**

**E-mail: [tonydiaz@usc.es](mailto:tonydiaz@usc.es)**

**Teléf. 981-667435; 981-563100; ext. 14.439.**

### **Resumen.**

Las infraestructuras del transporte constituyen uno de los pilares básicos para dinamizar la economía de Galicia. Este tipo de inversiones son capaces de lograr cuatro efectos: estructurar internamente el territorio de Galicia, generar flujos de crowding-in donde la llegada de inversión extranjera directa (IED) es un factor importante, modernizar la estructura productiva, incrementar las ratio de competitividad y productividad y generar empleo. Así, la dotación de capital público en materia de infraestructuras debe contribuir a que la economía gallega logre modernizarse y avanzar por la senda de la convergencia real con la economía española y de la U.E. No obstante, la planificación de las infraestructuras nunca tuvo a Galicia como una prioridad máxima. Este hecho se descubre al evaluar el ritmo inversor y el montante presupuestario. Por tanto, se precisa con urgencia un cambio de tendencia para superar un destacado lastre.

### **INTRODUCCIÓN.**

La inversión en materia de infraestructuras en Galicia constituye uno de los pilares básicos para dinamizar el desarrollo económico regional. La capacidad de arrastre imputable al stock de capital público se puede apreciar desde múltiples planos. Por una parte, la generación de fenómenos de crowding-in. Se produce la afluencia de capitales extranjeros por causa de la ganancia de ventajas competitivas frente a otras economías regionales. En paralelo, se advierte la génesis de fenómenos de relocalización industrial por causa de la mejora de los estándares de calidad con los que concurren las infraestructuras del transporte. Por último, al ser las infraestructuras del transporte un gasto no pagado directamente por el capital privado, se advierte como la estructura productiva regional experimenta una ganancia en niveles de productividad y competitividad. Este factor incide en que una parte del capital privado pueda destinarse funcionalmente a la mejora del sistema productivo. Por una parte, se puede dirigir hacia la modernización integral de las empresas a fin de que las mismas puedan competir vía precios en el acceso al mercado internacional. Por otra parte, la estructura productiva acometerá sinergias de especialización y diversificación productiva. Este proceso se advertirá desde el lado de la inversión de capital intensivo en los procesos organizativos y productivos de la estructura productiva. En último lugar, la modernización de las empresas contribuye a que se potencie la incorporación al mercado de trabajo de un cuadro de recursos humanos óptimamente cualificados en el plano profesional e instructivo.

No obstante, al realizar una radiografía al esfuerzo inversor en materia de infraestructuras en Galicia cabe formularse un interrogante esencial: ¿La dotación de capital público ejecutado en Galicia ha logrado superar los déficits infraestructurales en materia de transportes o, por el contrario, existe una situación de deficiencia en niveles de calidad y competitividad del stock de capital público gallego respecto al conjunto español? La solución a tan relevante interrogante exige de nuestra parte un análisis de detalle de la política económica del transporte que ha sido instrumentada en la Comunidad Autónoma de Galicia. En este estudio trataremos de evaluar las actuaciones principales contempladas en tres documentos de planificación estratégica para las infraestructuras del transporte y las comunicaciones:

- a) La redacción del Plan Director de Infraestructuras de Galicia 2001-2010 (PDIG).
- b) La redacción del Plan de Dinamización Económica de Galicia (Plan Galicia).
- c) La redacción del Plan Estratégico de las Infraestructuras del Transporte 2005-2020 (PEIT).

## **II. La nueva política de las infraestructuras del transporte de Galicia: la búsqueda de soluciones al enclavamiento territorial.**

En el decenio de los años 1990 Galicia ha logrado poner en funcionamiento una política de infraestructuras del transporte destinada a impulsar la ordenación del territorio en su componente intrarregional. La concreción de tan estructurante medida de actuación ha venido dada en razón a lo establecido en el Título VIII de la Norma Normarum de 1978. En paralelo, la Administración de Galicia se encontraba facultada de pleno derecho para efectuar una política de ordenación del territorio según lo legalmente dispuesto en el Estatuto de Autonomía de Galicia (art. 27).

En razón a lo expuesto, la Comunidad Autónoma de Galicia tenía fijadas las bases legales para realizar un modelo de planificación económica estratégica en materia de infraestructuras. Las primeras actuaciones efectuadas por la Administración de Galicia se pueden sintetizar en cuatro grandes apartados:

- 1) Realizar un Diagnóstico exhaustivo del Reconocimiento Territorial de Galicia.
- 2) Evaluar las necesidades básicas en materia de infraestructuras del transporte para el sistema de ciudades.
- 3) Diseñar una planificación estructurante orientada a vertebrar internamente al territorio regional.
- 4) Fomentar unas relaciones cooperación entre la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma para sincronizar las sinergias inversoras.

El estudio de la política de infraestructuras desarrollada en el período inicial de actuación de la Administración Autónoma (años 1980) deja a la luz la existencia de importantes carencias. La naturaleza de las mismas responde esencialmente a los epígrafes siguientes:

- a) Las dificultades presupuestarias con las que se encontró la Administración en el proceso de traspaso de competencias.

- b)** Los déficits de recursos técnicos necesarios para llevar a efecto las actividades de conservación, supervisión, control y gestión de las infraestructuras en servicio.
- c)** Los problemas de no disponibilidad de un cuadro de recursos humanos óptimamente cualificados e instruidos profesionalmente para el ejercicio de las tareas de gestión y planificación de las infraestructuras autonómicas.
- d)** La no disponibilidad de medios instrumentales básicos para proceder a desarrollar un modelo de política económica racional: era preciso realizar la redacción de una planificación económica acorde a la realidad de Galicia.

El resultado del modelo de política económica del transporte implementada en los primeros compases de andadura de la C.A. fue más un catálogo de actuaciones y recomendaciones que una planificación estratégica en materia de infraestructuras. El problema aún era mayor. Las principales medidas desarrolladas por la Administración únicamente habían entendido como prioritario realizar un esfuerzo inversor en materia de infraestructuras destinado a corregir las acuciantes carencias de enclavamiento territorial para el escenario del corto plazo. La medida de actuación fue la asignación de pequeñas partidas de capital público asignadas a la conservación y mantenimiento de las infraestructuras que se encontraban en servicio. Por el contrario, la ejecución de capitales públicos destinados a la construcción de infraestructuras del transporte fue prácticamente nula. En esta etapa el esfuerzo inversor en infraestructuras de nueva construcción en Galicia fue el desarrollado en la realización de los diferentes tramos de la Autopista del Atlántico AP-9. Así, la *miopía* que había mostrado la política económica del transporte de la Comunidad Autónoma únicamente conducía a agravar todavía más si cabe los déficits estructurales que Galicia internamente acusaba en tal tipo de inversiones. A título de ejemplo, podemos enunciar a los siguientes:

- 1)** Marcado enclavamiento territorial que estaba padeciendo el territorio regional respecto de los principales centros económicos regionales y nacionales.
- 2)** La mala operatividad interna que registraba el sistema de infraestructuras del transporte: no articulación efectiva del sistema gallego de ciudades, mala articulación modal (la cadena intermodal del transporte estaba desajustada y descompensada),
- 3)** Importantes problemas de congestión y saturación vial en la malla estructurante de comunicaciones de Galicia.
- 4)** Importante desequilibrio entre el crecimiento del índice de motorización y la capacidad de carga de la infraestructura viaria de Galicia.
- 5)** Situación de mala seguridad vial para los tráficos rodados: generación de deseconomías.
- 6)** El elevado índice de dispersión geográfica del hábitat gallego padecía un importante problema de enclavamiento y de disfrute de bajos niveles de accesibilidad.

El resultado de la mala actuación en el decenio de los años 1980 obligaba a la Administración de Galicia a diseñar un modelo de planificación económica regional capaz de estructurar y vertebrar eficientemente el territorio. Puede decirse, sin riesgo a indeseado equívoco, que los principales problemas que no encontraron solución en base a la política

económica del transporte implementada por la Administración de Galicia eran debidos a la no definición de un modelo de planificación económica regional estratégica. Como se indica, las líneas maestras de dotación de inversión pública en materia de infraestructuras necesitaban de la elaboración de una política económica de desarrollo regional en la cual se elaborasen los principales ejes de actuación estratégica. En el mismo se diagnosticarían los déficits estructurales en infraestructuras básicas y sociales. De igual modo, sería preciso concretar un atractivo programa de actuaciones en el seno del cual se fijasen las líneas de ejecución del gasto público programado. La situación producida fue la contraria. Se entendió más oportuna la adaptación puntual de la red de infraestructuras para que se produjese la prestación del servicio. El resultado experimentado no se hizo esperar: desequilibrio intermodal, mala calidad de las infraestructuras, reducida competitividad frente a economías terceras, elevada siniestralidad vial, problemas estructurales de enclavamiento, etc.

En la segunda mitad de la década de los años 1980 la Administración de Galicia efectúa tres planificaciones destinadas a poner remedio a los estructurantes desajustes:

- a) Redacción del I Plan de Carreteras de Galicia 1984.
- b) Elaboración del Plan de Desarrollo Regional de Galicia (PDR) 1989-1993.
- c) II Plan de Carreteras de Galicia 1989-2000.

De los tres modelos de planificación, únicamente los dos últimos habían tenido una verdadera voluntad de transformar, ordenar y vertebrar a Galicia. El Plan de Carreteras de Galicia de 1984 fue realmente un catálogo de actuaciones. En el mismo se seguía la línea de una política económica del transporte destinada a realizar correcciones puntuales, diagnosticar el estado de la malla viaria gallega y, como novedad más importante, se podía apreciar que la Administración advertía el desequilibrio que estaba padeciendo la demanda regular de desplazamiento. No se había entendido como estratégico la conexión interregional de Galicia con las Comunidades Autónomas de la Fachada Cantábrica: construcción de la Autovía Transcantábrica, no se habían sentados las bases para impulsar la ejecución de las Autovías de Conexión de Galicia con la Meseta y, por último, no se había avanzado nada en la propuesta de impulsar las relaciones transfronterizas Galicia-Región Norte de Portugal.

Los avances alcanzados con la planificación del Plan de Desarrollo Regional de Galicia 1989-1993 fueron claves en tres aspectos:

- a) Demandar ante la Administración Central y ante la política de la U.E. un modelo de infraestructuras del transporte destinadas a impulsar la articulación territorial, la cohesión económica y social y, finalmente, propiciar los principios de solidaridad y subsidiariedad.
- b) Se diagnosticaban sucintamente las potencialidades endógenas regionales y locales, así como también se indicaba un catálogo de actuaciones estructurantes para lograr una modernizar la estructura productiva de Galicia.
- c) Era la primera ocasión en la cual se indicaban las actuaciones necesarias para impulsar la ejecución de gasto público en infraestructuras sociales y productivas básicas. Para ello, había sido necesario realizar un exhaustivo programa de

reconocimiento territorial. Ni que decir tiene que las partidas más destacadas del gasto eran las que se encontraban asignadas a infraestructuras del transporte y las comunicaciones. Por otro lado, la Administración gallega ya había comenzado a dar los pasos oportunos para modernizar el tejido productivo de Galicia.

Ahora bien, la política económica del transporte de Galicia no fue la única responsable de no avanzar en apenas nada en la mejora y superación del enclavamiento territorial. En efecto, en la década de los años 1980 la Administración del Estado había logrado redactar el I Plan Nacional de Carreteras 1984-1991. La política de la Administración Central se había centrado en la realización de cuatro grandes programas:

- 1) Programa Nacional de Autovías: construcción de un total de 2.359 km. y ejecución de un total de 235.800 millones de ptas.
- 2) Programa Nacional Acondicionamiento de la red: actuaciones en los trazados de largos tramos y actuaciones en acondicionamientos puntuales. La longitud viaria que experimentaría mejoras alcanzaba los 6.928 km. La partida de gasto público asignado a este programa totalizaba los 301.000 millones de ptas.
- 3) Programa Nacional de Reposición y Conservación: mejora del pavimento (7.333 km), conservación ordinaria y actuaciones puntuales, mejora de la seguridad vial y señalización. La partida presupuestaria totalizaba los 120.000 millones de ptas.
- 4) Programa Nacional de Actuaciones en Medio Urbano: impulsar la continuidad de la red, fomentar el acceso a las ciudades y, finalmente, asegurar el acceso a puertos y aeropuertos. El montante presupuestario programado para este tipo de inversión ascendía a los 79.300 millones de ptas.

La mayor dotación presupuestaria que había asignado la Administración Central a cada uno de los cuatro programas estaba destinada a la realización del Programa Nacional de Autovías. Ahora bien, al examinar las partidas de gasto asignadas a Galicia<sup>1</sup> se descubre como la Comunidad Autónoma únicamente había sido entendida como prioritaria en la construcción de casi un kilómetro de autovía: Tui-frontera con Portugal. Por consiguiente, parece quedar al descubierto la importante marginación económica que experimentó la economía gallega al no programarse en la década de los años 1980 la construcción de las autovías de acceso a la Meseta. Este aserto fue aceptado por la Administración Central del Estado cuando en la planificación económica de las infraestructuras del transporte que se elaboró en la segunda mitad de la década de 1990 se aceptó compensar la Deuda Histórica en infraestructuras del transporte a Galicia. La inversión en stock de capital público de transportes en Galicia siempre ha ido por debajo de las necesidades reales precisaba la sociedad y la economía regional.<sup>2</sup> Un buen ejemplo fue la infructuosa planificación que conoció el mal logrado Plan de Accesos a Galicia de 1970. En este Plan el Gobierno Central se había propuesto realizar tres importantes ejes de comunicación dotados de alta capacidad de carga. El primero era la construcción de

---

<sup>1</sup> DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Las Infraestructuras del Transporte y Comunicaciones en el Desarrollo Territorial de Galicia*, pág., 326 y sig. Edit. Xunta de Galicia. (en fase de publicación). 2006. Santiago.

<sup>2</sup> MARCO BORDETAS, L. *Incidencia del transporte en el desarrollo regional*, pág., 114-115. Presidencia del Gobierno. 1977. Madrid.

una autovía que comunicase Benavente con A Coruña. El segundo era otro eje que se desarrollaba por el corredor del miño: Eje Central de Galicia. El tercero y último fue la traza de la Autopista del Atlántico AP-9. Los efectos que se dedujeron de la no ejecución de capitales públicos destinados a proferir funcional y operativamente la modernización del sistema productivo gallego fueron claros: proceso de importantes flujos migratorios de salida, disuasión de la inversión privada en sistemas productivos modernos, fuga de capital humano, enclavamiento económico y falta de integración del mercado regional en el marco del mercado interior español. En los primeros momentos del decenio de 1990 se tuvo otra gran oportunidad para impulsar, desde el plano de las competencias de la Administración Central, la modernización estructural de las infraestructuras del transporte.

Efectivamente, al cierre del ejercicio de 1991 se producía la conclusión del I Plan Nacional de Carreteras. Los resultados parciales que estaba alcanzando esta planificación, juntamente con el escenario de bonanza económica vivida en España en el segundo quinquenio de 1980 aconsejaron realizar una inversión más ambiciosa. En esta oportunidad, se trataba de que el sistema español de ciudades disfrutase de sus correspondientes redes arteriales. Esto es, cada una de las principales ciudades españolas debía tener una planificación sectorial destinada a articular el sistema urbano respecto de sus hinterlands. Se pretendía, formulado desde este prisma, impulsar una ganancia neta en niveles de fluidez, seguridad y calidad de los transportes. Además, se había entendido como un eje prioritario fomentar el desarrollo de la cadena intermodal del transporte. La finalidad que pretendía la Administración Central quedaba clara con la promulgación del Plan Puente 1991-1993, o también conocido como Plan Felipe. En el mismo se había dispuesto impulsar la vertebración interna de España en base a la modernización de su red de infraestructuras viarias.

Ahora bien, no merece pasar de un modo desapercibido que en el ámbito de la redacción de esta planificación económica del transporte tampoco Galicia iba a disfrutar de una importante dotación presupuestaria. Para empezar, el desarrollo del Programa Nacional de Autovías no había resultado receptivo a impulsar una ejecución de capital público de un montante tal que fuese capaz de impulsar la construcción de la red gallega de alta capacidad de carga. La principal actuación en cuanto a modernización de la red RIGE fue impulsar la construcción de dos tramos de la Autopista del Atlántico. Si tenemos en cuenta que la planificación de la Autopista del Atlántico fue realizada en el año 1972, en el marco de la publicación del Plan Nacional de Autopistas (Plan PANE), y cuya fecha de conclusión se había fijado para mediados de los años 1980,<sup>3</sup> se aprecia el notable retraso que conoció la

---

<sup>3</sup> Es preciso que se indique el importante rechazo que en la década de los años 1970 y comienzos de 1980 experimentó el Programa Nacional de Autopistas. Para el caso particular de Galicia las principales tesis justificativas del rechazo estaban centradas en los factores siguientes:

- a) El pago de tasa de peaje por el acceso del tráfico al itinerario de la autopista.
- b) Los bajos salarios que en Galicia existían no incitaban a que este eje de comunicaciones fuese de peaje, toda vez que este elemento podría erigirse en un acentuado handicap para impulsar la modernización económica del Eje Atlántico.
- c) La traza viaria de la autopista había sido planificada para vertebrar a los extremos de la matriz O-D que para tratar de lograr una oferta de conectividad territorial al sistema poblacional. En este sentido quedaban sin articular e incluso aún más enclavadas muchas comarcas gallegas.

modernización infraestructural de carreteras de alta capacidad de carga. El desfase temporal en la construcción de la Autopista del Atlántico fue tan importante que no resulta justo que el mismo se le impute por entero al proceso de rechazo social que este tipo de infraestructuras despertó en el decenio de los años 1970. Ciertamente, la conclusión de este eje de comunicaciones vertebrador del Eje Atlántico de Galicia no se hizo efectiva hasta el año 2002, momento en el cual se produce la conexión con Ferrol y la llegada a la Frontera con Portugal. Por tal causa, la pérdida de oportunidades económicas, el coste de oportunidad que tuvo que soportar la economía gallega, etc., fue tan elevado que ello explica como las cinco principales ciudades articuladas por el Eje Atlántico (Vigo-Pontevedra-Santiago-A Coruña-Ferrol) no pudieron desplegar todas sus potencialidades para maximizar sus economías de red y de aglomeración.

Expuesto bajo los factores enunciados, parecía quedar claro que era preciso fomentar un cambio de orientación en lo concerniente a la planificación que habría de modernizar la malla infraestructural del transporte de Galicia. Un cambio que debía hacerse efectivo en base a tres principios. El primero era fomentar la cooperación institucional entre la Administración Central y la Administración Autonómica. El segundo era propiciar el desarrollo de la igualdad de oportunidades y el interés general al efecto de lograr fomentar un modelo de crecimiento endógeno regional. El tercero hacía referencia a la corresponsabilidad fiscal en la ejecución del gasto público programado en materia de infraestructuras. Los tres principios eran importantes y con notables implicaciones. Así, nos centraremos en señalar que la planificación del Ministerio de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente había tratado de dar respuestas efectivas a los principales estrangulamientos del transporte que experimentaba España. Para el caso de Galicia las principales actuaciones fueron de siete tipos:

- a) La propuesta de construcción de las Autovías de enlace con la Meseta.
- b) La modernización del transporte ferroviario en base a la puesta en servicio de una infraestructura dotada de ancho internacional y operativo en régimen de alta velocidad (AVE).
- c) La construcción de la Autovía Transcantábrica que enlazaría Galicia con Asturias, Cantabria, País Vasco-Irún-Francia.
- d) La permeabilización transfronteriza con Portugal.
- e) La interconexión puerto-ciudad para los puertos de interés general del Estado de Galicia.
- f) Realizar la conexión aeropuerto-ciudad para incrementar la fluidez de los tráficos interregionales e internacionales.
- g) La ejecución de las redes arteriales para las siete grandes ciudades de Galicia.

- 
- d) El itinerario abierto al tráfico estaba ideado para maximizar la ganancia por uso de la autopista más que para impulsar la llegada de capitales, fomentar el flujo de trabajadores, información y recursos.
  - e) El nivel de renta per cápita de Galicia era muy bajo. La estructura productiva se encontraba macrocefálicamente asentada en el sector primario. Por tanto, el coste de las tasas de peaje no respondían a las capacidades reales de gasto corriente que ostentaba la población gallega de la época.

El resultado de este proceso fue la aprobación del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI). En esta planificación se pretendía impulsar decididamente la corrección de los déficits estructurales que acusaban las infraestructuras de Galicia. Asimismo, fruto de la cooperación institucional la Administración de Galicia había diseñado los pilares de actuación básicos para realizar la modernización de la malla intrarregional de infraestructuras del transporte. En otros términos, la Comunidad Autónoma se había centrado en diseñar una planificación destinada a modernizar las infraestructuras del transporte que resultaban de su competencia. En este ámbito, se produce la promulgación del Plan de Estradas de Galicia 1991-2000. Los objetivos eran cinco:

- a) Incrementar los niveles de accesibilidad territorial de la red gallega de transporte por carretera.
- b) Fomentar la mejora de la fluidez de los tráficos intrarregionales.
- c) Realizar la construcción de un programa de infraestructuras viarias dotadas de alta capacidad de carga: autopistas autonómicas, autovías, vías rápidas y corredores.
- d) Diseñar la red arterial del sistema gallego de ciudades. Este programa debía complementar al homónimo de la Administración Central en aquellas carreteras que resultasen de jurisdicción a cargo de la Comunidad Autónoma.
- e) Proponer la modernización de la red arterial del sistema comarcal de Galicia.
- f) Impulsar la modernización de la red de accesos a los principales puertos de competencia a cargo de la Comunidad Autónoma.

Examinado desde esta perspectiva, la planificación económica del transporte debía efectuarse para tres escenarios básicos: el corto, el medio y el largo plazo. Las principales actuaciones a desarrollar habrían de ser enfocadas para el medio y el largo plazo. Un factor de especial importancia era la contribución a que la malla infraestructural gallega del transporte lograse articular el Eje Atlántico español en el marco de la U.E. Se trataba ya del antecedente de las Redes Transeuropeas del Transporte. En este caso concreto destacaremos a la planificación de las Redes Trasatlánticas efectuada por la Administración comunitaria. Ahora bien, los primeros pasos a realizar eran de entendimiento y planificación coordinada entre administraciones con competencias en transportes y comunicaciones. En este marco, es menester tener en cuenta que Galicia resultaba ser un territorio regional de tránsito para los tráficos internacionales (los procedentes o con destino en la Región Norte de Portugal. En paralelo, es menester tener presente el interés que capitalizaba en la planificación de las infraestructuras del transporte la operatividad de los cinco puertos gallegos de interés general. La modernización de estas infraestructuras, juntamente con la no construcción de una red de accesos viarios y ferroviarios acorde al volumen de negocio generado en tales terminales suponía incurrir en deseconomías y disuasión de capitales (no llegada de Inversión Extranjera Directa).

### **III. La Modernización de la Red de Infraestructuras del Transporte por carretera en Galicia: un largo caminar en el tiempo.**

Al diagnosticar los principales problemas que originaron un longevo enclavamiento territorial en Galicia habíamos apreciado como la planificación diseñada ad hoc no había dado los resultados esperados. Aún más, no se había realizado un modelo de planificación capaz de atajar con precisión los principales estrangulamientos en materia de infraestructuras. Los pasos que en el decenio de 1990 estaba dando la política económica de infraestructuras del transporte transmitían más esperanza a la consecución de una malla finalista. Una malla destinada a vertebrar interna y externamente al territorio regional. Se perseguía una malla de comunicaciones intermodal. Si se estudia la dotación de capital público contenido en el marco del Plan de Desarrollo Regional de Galicia (PDR) 1989-1993, se aprecia como el 85% de las partidas iban destinadas a la malla viaria gallega. Por tanto, la lateralización de la inversión pública daría como resultado la macrocefalia del uso del transporte terrestre por carretera en detrimento de las oportunidades que Galicia podría conocer a cargo del transporte ferroviario. Aún más lejos, si se evalúan los flujos regulares de movilidad mensurados en términos de IMD se aprecian cuatro factores perversos:

- a) Las principales densidades circulatorias respondían al perfil de una matriz de rango intrarregional, donde la matriz propiamente provincial aún era muy importante.
- b) La malla viaria gallega acusaba una escasa capacidad de carga para los itinerarios interurbanos e interregionales. Este hecho condicionaba mucho las relaciones comerciales de Galicia. El comercio exterior gallego no lograba una eficiente articulación en los mercados exteriores.
- c) La red viaria gallega de las proximidades a las principales ciudades estaba conociendo unos valores de densidades circulatorias que indicaban la fragilidad operativa del sistema y la aparición de problemas como congestión, saturación, impacto visual, siniestralidad vial, stress, etc.
- d) Los niveles de accesibilidad no impulsaban la competitividad de las empresas gallega frente a las radicadas en otras regiones españolas o europeas.

Estos problemas podían tener una solución lógica si se lograra una inversión de capitales a favor del transporte ferroviario. Se hacía preciso que este importante modo de transporte se especializara, complementara a la carretera, y maximizara sus potencialidades internas. Por tanto, los beneficios que serían perceptibles en el caso de que se modernizara el transporte por tren podrían enunciarse del modo siguiente:

- 1) Descongestión importante de los niveles de tráfico diario de la red gallega de carreteras.
- 2) Especialización modal a cada segmento del mercado: el parque de vehículos pesados que regularmente incide en importantes impactos y genera elevados niveles de congestión podía sustituirse por los tráficos de mercancías en tren para longitudes de viaje largas o medias.

- 3) El transporte ferroviario podría resultar más operativo para el movimiento de importantes niveles de pasajeros en las horas punta si se realizase un atrevido programa ferroviario de cercanías.
- 4) La conexión ferrocarril-puerto podría dar origen a la descongestión de la malla de acceso a las principales ciudades.

Visto desde esta perspectiva, la planificación del transporte que se implementó en Galicia no tuvo en cuenta el diseño de ejes estructurales destinados a la racionalidad funcional y operativa del sistema. La racionalidad que sí se efectuó en la Comunidad Autónoma fue la de la austeridad en la ejecución del gasto. El problema resultante experimentado fue que la no modernización infraestructural dio lugar a una sustancial pérdida de competitividad y productividad. Los capitales foráneos mantuvieron reticencias para ubicarse en Galicia. Con todo, la no ejecución de capital público en infraestructuras dio lugar a que se activase el motor de arrastre imputable a las infraestructuras: generación fenómenos de crowding-in.

La Comunidad Autónoma propuso cuatro importantes documentos de planificación destinados a tratar de corregir el importante atraso que estaba experimentando la modernización infraestructural.

- a) La aprobación del Plan Económico y Social de Galicia 1993-1996 (PESG).
- b) La aprobación del Plan de Desarrollo Regional de Galicia 1994-1999 (PDR).
- c) La elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo Económico de Galicia 2000-2006 (PEDEGA).
- d) La redacción del Plan de Desarrollo Regional de Galicia 2000-2006 (PDR).

La planificación económica del transporte de Galicia en la segunda mitad de los años 1990 se encontraba polarizada en base a las propuestas inversoras contenidas en el marco del Plan de Estradas de Galicia 1991-2000. No obstante, esta planificación estaba ya en su fase final y era necesario aplicar otro diseño destinado a corregir los déficits que continuaban persistiendo en materia infraestructural. Por otro lado, se hacía precisa la publicación de un Plan Autonómico de Transporte. Un modelo de semejante calado podía diagnosticar detalladamente las necesidades básicas y las sectoriales que acusaba Galicia. Este tipo de planificación constituye todavía hoy uno de los principales déficits. La tónica dominante experimentada por la planificación de infraestructuras del transporte en Galicia ha sido la realización de una planificación siempre a imagen y semejanza de lo que efectúa la Administración Central. Por tanto las soluciones a los problemas de movilidad, siniestralidad vial, saturación de la red, etc., no encuentran una solución racional en términos económicos ni sociales. Se efectúan actuaciones sectoriales para dar una respuesta puntual a un determinado tipo de problemas. En el presente sería más propio realizar un modelo de planificación de infraestructuras a cargo de una comisión técnica que enlace las planificaciones del ámbito local (de las principales ciudades) y aquella de rango regional, así como también la de interés general del Estado (participación de la Administración Periférica del Estado). Las respuestas no pueden ser buscadas tanto en la asignación contable de recursos monetarios por un valor económico creciente sin que se encuentren soluciones finalistas. La solución ha de venir dada por la

corresponsabilidad y la cooperación administrativa desarrollada por un gabinete que disfrute de competencias para realizar un modelo de planificación integral.

En la segunda mitad de los años 1990 y sobre todo en los comienzos de la década de 2000 la modernización de las infraestructuras del transporte de Galicia conoce tres hitos de importancia:

- 1) Se procede a poner en servicio los primeros tramos de las autovías de conexión de Galicia con la Meseta. En el año 2000 estaba abierta al tráfico casi todos los tramos. En este ejercicio únicamente faltaba la salida por Pedrafita (Autovía del Noroeste) y la conclusión de la salida de la Autovía de As Rías Baixas.
- 2) La planificación de la Comunidad Autónoma comienza a abrir al tráfico la malla viaria gallega de nueva construcción. En este apartado destacaremos al programa de vías de alta capacidad de carga: autopistas, autovías, vías rápidas y corredores.
- 3) La conexión transfronteriza entre Galicia y la Región Norte de Portugal: construcción de puentes sobre el Río Miño, autovía del Val Miñor y proceso final de la Autopista del Atlántico con el enlace Rande-Puxeiros-Frontera portuguesa.

El resultado fue el importante avance en los parámetros de conectividad y accesibilidad territorial de Galicia. La dotación de capital público en infraestructuras del transporte y las comunicaciones constituía de todo orden una condición necesaria aunque ella no suficiente por sí misma como para lograr impulsar el desarrollo endógeno.<sup>4</sup> Para ello, era menester que esta inversión de capitales públicos se encontrase acompañada de otras inversiones sectoriales destinadas a modernizar la estructura productiva, la cualificación de los recursos humanos, el incremento de los niveles de la productividad, la capitalización de los procesos intermedios, etc.

No obstante todo lo anterior, la planificación que estaba en fase de conclusión en Galicia todavía continuaba arrastrando profundos lastres para ser capaz de asegurar la vertebración interna del territorio y la cohesión económica y social.<sup>5</sup> Por un lado, las planificaciones continuaban siendo sectoriales y no integrales. Así, no se disponía la ejecución de capitales en la modernización de las infraestructuras intermodales. En paralelo, la Comunidad Autónoma no disponía de competencias exclusivas en materia de transporte ferroviario. Por ello, la modernización de esta infraestructura recaía por entero en Ente Público RENFE y en la Administración Central.<sup>6</sup> El resultado conocido fue que el ferrocarril pasase a un segundo plano. Por tanto, se volvía a perder una oportunidad histórica para equilibrar el esfuerzo inversor en infraestructuras del transporte. Si nos atenemos a la política económica del

---

<sup>4</sup> SICTOVSKI, T. *Dos conceptos de economías externas*, en: ARWALA & SINGH. *La economía del subdesarrollo*. Edit. Tecnos. 1963. Madrid.

<sup>5</sup> DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia*, pág., 114 y sig., en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. y LOIS GONZÁLEZ, R. C. (Direc.) *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia*. Edit. Excm. Diputación de Pontevedra. 2004. Pontevedra.

<sup>6</sup> La Administración Central se había preocupado por mejorar el transporte ferroviario en la década de 1980. La principal actuación fue la promulgación del Plan de Transporte Ferroviario 1987-2000. Esta planificación contemplaba para Galicia una mejora en las velocidades comerciales del transporte ferroviario convencional. No obstante, no se indicaba cuestión de importancia sobre la dotación de capital público para generar una malla de alta velocidad, en travesía internacional y funcionando en régimen de doble vía.

transporte implementada por la Administración Central para la segunda mitad de la década de 1990 y comienzos de 2000 podemos destacar cuatro cuestiones básicas:

- 1) El Plan Director de Infraestructuras había ejecutado la primera mitad del período programado.
- 2) El cambio de Gobierno producido en el año 1996 dio lugar a que la planificación de las infraestructuras del transporte experimentasen un cambio de rumbo. La publicación del Plan Director de Infraestructuras 2000-2007 había priorizado las inversiones en el ferrocarril.
- 3) La política comunitaria del transporte procede a publicar el Libro Blanco del Transporte 2001-2010 la hora de la verdad. Este importante documento se junta con la planificación de las Redes Transeuropeas del Transporte (R.T.E.-T) que van a constituir la auténtica malla estructural de la U.E. Esta planificación sustituía a los Esquemas Directores de Infraestructuras.
- 4) La publicación del Plan de Dinamización Económica de Galicia (Plan Galicia).

La política económica del transporte viene a reflejar básicamente las sinergias en las cuales se encuentra anclada la política autonómica y la española. Así, la ejecución del PDI 1993-2007 trata de catalizar y ajustar la malla de infraestructuras españolas a las necesidades de la U.E. para impulsar la cohesión económica y social y la vertebración territorial. Por su parte, la política autonómica realiza una tarea importante en lo que es la articulación intrarregional. Nótese a este efecto que Galicia es la C.A. española que totaliza el mayor número de entidades de población con demandas de tráfico. Con todo, la planificación del transporte no conoció una línea de continuidad bajo los mismos principios. A modo de ejemplo podemos citar a los importantes cambios programáticos en materia de planificación de infraestructuras conocidos en el PDI 1993-2007. El relevo institucional en el Gobierno español dio origen a que la segunda mitad de la planificación del PDI pasase a ser derogado. En su lugar se diseñó el PDI 2000-2007. Resulta curioso que esta planificación únicamente se ocupase de cubrir las actuaciones de la segunda mitad del anterior PDI. Lo más propio habría sido que el nuevo Gobierno realizase una planificación dotada de mayor calado programático. Así, las actuaciones programáticas habrían de ser efectuadas en el escenario del medio y largo plazo. No obstante, el principal problema con el que se encuentra el estudio de la política económica del transporte es, sin duda, la acentuada opacidad que la Administración le imprimió a este modelo de planificación.

Efectivamente, el Plan Director de Infraestructuras 2000-2007 se aprueba en Consejo de Ministros el 15 de Junio de 2000 pero nunca fue publicado íntegro todo su contenido programático, presupuestario, actuaciones, etc. Este modo de actuar únicamente puede ser interpretado como fórmula de evitar desgastes por parte del poder Ejecutivo. Las principales críticas a la planificación del transporte, como así sucedió, procederían de las Administraciones autonómicas que no viesen cumplidas las atenciones inversoras a sus principales carencias infraestructurales. En su lugar el Ejecutivo asignaba en cada ejercicio las partidas presupuestarias necesarias para cubrir los capítulos del gasto inversor en materia de

infraestructuras. La línea de actuación contenía serios problemas para la Administración. Por una parte, se producía un auténtico cierre al debate de la construcción de un modelo de planificación coordinado y compensado. La planificación de las C.A. no disponía de una información oficial publicada capaz de facilitarle la labor de ajuste, y acondicionamiento a su propia planificación. Por otro lado, al romperse la cooperación institucional se ponía en serio peligro el principio de la corresponsabilidad fiscal a la hora de proceder a financiar las infraestructuras del transporte. A título de ejemplo señalaremos que las Administraciones autonómicas no conocían en profundidad sobre el mapa como quedaría construida la malla de comunicaciones futura. Así, no se disponía de información sobre los caracteres técnicos de los trazados de las infraestructuras viarias y ferroviarias, no se disponía de información del desglose de las partidas asignadas a puertos, aeropuertos, centros logísticos del transporte, etc. Por otra parte, las deficiencias informativas impedían que se dispusiese de información sobre los mapas de accesibilidad de las infraestructuras viarias y ferroviarias. En pocas palabras, no se disponía de la información estructurante para realizar planificaciones sectoriales de acompañamiento destinadas a maximizar las potencialidades económicas de las infraestructuras.

Las actuaciones que había dado la Comunidad Autónoma de Galicia se habían orientado hacia la elaboración de un Plan Director de Infraestructuras (PDIG) 2001-2007. La planificación autonómica incurre en internas contradicciones. Por una parte, se puede examinar las partidas de gasto que se van a ejecutar en el periodo descrito por parte de la Administración Central. Así, en esta planificación se puede advertir desglosadamente y no en el PDI 2000-2007 los montantes presupuestarios asignados a infraestructuras de competencia a cargo de la Administración Central. Ahora bien, al figurar estas propuestas inversoras en una planificación que no era de la Administración Central ello la eximía de su cumplimiento. Este desglose de las partidas únicamente debe ser interpretado como una información sobre las líneas en las cuales avanzaría la planificación de las infraestructuras a cargo de la Administración del Estado. En segundo lugar, la planificación glosada en el PDIG 2001-2010 indicaba las partidas presupuestarias y los capítulos del gasto propuestos a ejecutar en aras de la modernización ferroviaria. No obstante, y ello una vez más, la Administración de la Comunidad Autónoma no disfruta de competencias exclusivas en materia de ferrocarriles. Así, las propuestas de gasto allí contempladas únicamente deben ser interpretadas como informativas y orientativas. La competencia en materia ferroviaria la ostentaba en la fecha el Ente Público RENFE y el Ministerio de Fomento. En el presente el Ente Público RENFE se dividió en ALTADIS y RENFE operativa. Una parte de la compañía de dirige hacia la construcción de las infraestructuras ferroviarias y la otra a la gestión del stock del capital ferroviario. Por otra parte, también constituye una contradicción interna en el PDIG el hecho de que las planificaciones de modernización de la malla viaria y ferroviaria acometan un período más amplio que la promulgación del PDI 2000-2007. Cabe tener presente que en el PDIG se puede apreciar como las partidas del gasto están afectas al período 2001-2010. La última contradicción que se advierte es las previsiones inversoras propuestas a realizar en materia de transporte marítimo.

Esto es, en el PDIG se disponen las partidas de crédito asignadas a cada uno de los cinco puertos gallegos de interés general. Estos datos, una vez más, deben ser entendidos como informativos. La información de las Autoridades Portuarias no coincide con las previsiones inversoras del PDIG. Por otro lado, el Ente Público Puertos del Estado no había efectuado una previsión inversora tan amplia en el tiempo. Las previsiones de inversión pública en materia de puertos con cargo al PDI 2000-2007 no se habían hecho públicos para los puertos gallegos. En contraste con lo apuntado hasta aquí, la planificación del PDIG incurre en dos problemas de opacidad y falta de concreción. Por una parte, al examinar las partidas de gasto asignadas por parte de la Administración gallega a la dotación infraestructural de su competencia: puertos, carreteras, parques empresariales, etc., se descubre como las cifras son agregadas para cada capítulo. Así, no se indica de manera desagregada las partidas de gasto asignadas a cada puerto. Tampoco se puede conocer con precisión cuál es el modelo empírico de cálculo para establecer la modernización infraestructural y, por tanto, la dotación de capital público a ejecutar en cada puerto. En este sentido, se realiza de un modo agregado el montante inversor computado para inversión en infraestructuras del transporte por carretera de competencia de la C.A. Ahora bien, no se ha realizado un desglose de las partidas para poder conocer con precisión cuál es el esfuerzo inversor asignado al programa de autovías, autopistas, vías rápidas, corredores y carreteras convencionales. La intención de la Administración es clara. Se trata de no indicar la correlación de las longitudes de vías de alta capacidad según la partida presupuestaria asignada. En caso contrario se podría conocer cuál es el principal esfuerzo inversor de la Administración. Una vez conocido este extremo se sabe con detenimiento cuáles son los principios rectores de gasto asignados a la construcción y modernización infraestructural.

Así visto, pocas dudas cogen si se indica que la propuesta de la planificación a cargo del PDIG resultaba muy ambiciosa en su finalidad y en su componente inversora. Se pretendía efectuar una auténtica transformación de la dotación infraestructura, a fin de proferir la modernización integral del stock de capital público de transportes que estaba prestando servicio en Galicia. No obstante, existen en su interior numerosas opacidades informativas que nos imposibilitan realizar una evaluación del impacto económico que puede originar la modernización infraestructural.

### **3.1. La política económica de infraestructuras del transporte a cargo del PDIG 2001-2010: Los avances hacia la cohesión y la vertebración territorial.**

La elaboración del PDIG trataba dar continuidad y respuesta a los problemas de enclavamiento y de baja accesibilidad territorial. Asimismo, se trataba de incrementar los estándares de calidad geométricos de la malla viaria abierta al tráfico. La vertebración interna de Galicia conocía en el primer quinquenio del 2000 cuatro tipos de problemas. Se trataba de unos problemas en modo alguno novedosos, sino que eran unos problemas de déficits crónicos en la modernización de la malla infraestructural:

- a) La no articulación completa del sistema de ciudades de Galicia. En este sentido, aún no existe la conclusión de una malla viaria dotada de alta capacidad de carga capaz de vertebrar Santiago-Lugo, Santiago-Ourense, Pontevedra-Lugo, Lugo-Ourense.
- b) Las conexiones interregionales no se encuentran concluidas: falta la articulación de Galicia con la Fachada Cantábrica.
- c) Las conexiones transfronterizas aún no se encuentran completas: necesidad de permeabilizar más la frontera con Portugal. Para ello, hay que poner en servicio itinerarios alternativos para evitar la sobre-utilización y los problemas de accesibilidad.
- d) Las redes arteriales al sistema gallego de ciudades.
- e) La conexión intermodal plena.

En la tabla nº 3.1 hemos tabulado la ordenación de la malla viaria gallega convencional que estará en funcionamiento en el período de conclusión del PDIG. Así, se puede advertir las partidas presupuestarias asignadas a cada tipo de red. La información nos muestra como el principal esfuerzo inversor lejos de realizarse en la malla primaria básica se efectúa en la red primaria complementaria y en la secundaria. La interpretación de esta actuación hay que efectuarla en el marco del importante crecimiento que ha conocido la movilidad privada. Así, el efecto del índice de dispersión geográfica de la población nos aclara como es preciso realizar un importante esfuerzo inversor en la malla secundaria y complementaria.

Tabla nº 3.1.

Programa de mejora de la *red convencional* de carreteras según el *PDIG 2001-2010*. Valores en millones de ptas.

<b>Clasificación funcional de la red viaria según la inversión programática.</b>	<b>Dotación de capital público.</b>	<b>Gasto interanual.</b>	<b>%s/T.</b>
<b>Red primaria básica.</b>	<b>28.268</b>	<b>2.826,8</b>	<b>22,78 %</b>
<b>Red primaria complementaria.</b>	<b>61.560</b>	<b>6.156</b>	<b>49,69 %</b>
<b>Red Secundaria.</b>	<b>34.261</b>	<b>3.426,1</b>	<b>27,61 %</b>
<b>Total de Inversión pública.</b>	<b>124.089</b>	<b>12.408,9</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Xunta de Galicia. COTOP. Elaboración Propia.

Los valores contemplados en la tabla nº 3.2 nos proporcionan una información amplia sobre tres grandes apartados:

- 1) La titularidad jurídica de la malla viaria que ha conocido esfuerzo inversor para el período indicado.
- 2) La clasificación funcional de la red de infraestructuras viarias. Aquí resulta muy importante evaluar el esfuerzo inversor realizado en la malla dotada de alta capacidad de carga (doble carril por sentido del tráfico).
- 3) La longitud de la malla viaria realizada antes de 1990. La malla construida entre 1990 y el año 2000. La malla planificada para construir entre 2001 y 2010.

Al examinar la longitud de la malla viaria que está llamada a ordenar el territorio de Galicia se puede apreciar un elemento de importancia. El esfuerzo inversor efectuado por parte de la C.A. en la construcción de infraestructuras dotadas de alta capacidad de carga ha sido nulo. Si nos centramos en el segmento inversor para el mismo período a cargo de la Administración Central apreciamos como la longitud construida básicamente corresponde a la malla de la Autopista del

Atlántico y a las autovías urbanas de algunas ciudades gallegas. Por tanto, este valor está muy minimizado. Con atención a las inversiones efectuadas entre 1990 y 2000 apreciamos dos cuestiones de interés. En primer lugar, la malla estructurante es de competencia del Estado (red RIGE). Así, en esta etapa se produce la construcción de la red de Autovías de conexión de la Meseta y los últimos tramos de la Autopista del Atlántico, aunque esta infraestructura no llega a completarse. La segunda cuestión que se aprecia está centrada en el esfuerzo inversor efectuado por parte de la Administración de la Comunidad Autónoma. La malla viaria de mayor longitud que ha sido realizada por parte de la C.A. es la de las Vías rápidas. Este tipo de infraestructura no resulta tan costosa como aquella que ya tiene dos carriles por cada sentido del tráfico. Por otro lado, la longitud viaria construida correspondiente a autovías y autopistas de titularidad autonómica totaliza una longitud muy moderada. Cabe apuntar que la longitud de esta red pertenecía a la categoría de autopistas de pago de peaje.

Por último, las inversiones programadas entre 2001-2010 nos permiten apreciar como la malla estructurante ha experimentado un avance notable. El problema ha sido aquí los costes de oportunidad y la falta de competitividad frente a otras economías regionales que tuvo que soportar la estructura productiva gallega. Con todo, en esta etapa se concluyen las autovías de conexión con la Meseta, se licitan los tramos de la Autovía Transcantábrica y se construyen aquellas autovías urbanas de competencia RIGE. En lo concerniente a la malla de alta capacidad de competencia de la C.A. podemos indicar como las cifras nos muestran un tímido avance. Por un lado, la malla viaria perteneciente a autopistas y autovías no ha crecido de un modo tal que permita albergar fundamentadas esperanzas de superar el enclavamiento de las comarcas de Galicia. En segundo lugar, la longitud de las vías rápidas no resulta acorde al segmento de población de Galicia empleada en el sector secundario y terciario. Por otra parte, la malla es un estrangulamiento para dinamizar el sector turístico que a partir del Año Santo Xacobeo de 1993, 1999 y 2004 ha permitido evaluar la capacidad de atracción real de Galicia.

Tabla 3.2.

Estado de la dotación de capital publico en materia de transportes por carretera según la titularidad jurídica de la red correspondiente al período 1990-2010. Longitud en km.

<b>Titularidad jurídica de la red viaria en servicio.</b>	<b>Inversiones realizadas hasta 1990.</b>	<b>Inversiones realizadas entre 1990-2000.</b>	<b>Inversiones programadas entre 2001-2010.</b>
<b>Autopistas y Autovías de la red RIGE.</b>	<b>105,3 km.</b>	<b>752,6 km.</b>	<b>625,5 km.</b>
<b>Autopistas y autovías de la red autonómica.</b>	<b>0 km.</b>	<b>57,8 km.</b>	<b>115,4 km.</b>
<b>Vías rápidas y corredores de la red autonómica.</b>	<b>0 km.</b>	<b>151,3 km.</b>	<b>217,8 km.</b>

Fuente: Xunta de Galicia. COTOP. Elaboración Propia.

Los valores reflejados en la tabla nº 3.3 nos indican cinco factores de importancia para evaluar la política económica de los transportes por carretera:

- 1) Se puede analizar la dotación de capital público asignado a la malla viaria de alta capacidad de carga correspondiente a Autopistas.

- 2) Se indica la longitud de la malla viaria que se procede a construir en el período de referencia.
- 3) Se detalla la dotación de capital público total asignado al lapso del período de programación de la construcción de la infraestructura.
- 4) Se explicita cuál es el ritmo de construcción correspondiente a cada eje viario para el conjunto del período.
- 5) Se detalla el montante presupuestario por kilómetro construido de la infraestructura.

Tabla nº 3.3.

Dotación de inversión pública en la red RIGE 2001-2010. Valores en millones de ptas.

<b>Autopistas</b>	<b>Longitud en kilómetros de red.</b>	<b>Dotación de capital público.</b>	<b>Construcción en km/año</b>	<b>Coste construcción/km.</b>
<b>Autopista del Atlántico A-9 Tramo: Fene-Ferrol.</b>	9,2	21.705	0,92 km/año	2.359,23
<b>Autopista Santiago-Ourense Tramo: Santiago-Alto de San Domingos.</b>	56,6	49.352	5,66 km/año	871,94
<b>Autopista Santiago-Ourense Tramo: Alto de San Domingos-Barbantes.</b>	29,7	25.500	2,97 km/año	858,58
<b>Autopista del Atlántico A-9 Tramo: Puxeiros-Frontera Portuguesa.</b>	17,0	13.256	1,7 km/año	779,76
<b>Total inversión pública.</b>	<b>112,5</b>	<b>109.813</b>	<b>11,25 km/año</b>	<b>976,11</b>

Fuente: Ministerio de Fomento. Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

Los valores consignados nos muestran que se ha realizado un esfuerzo inversor en el marco de la malla de comunicaciones de titularidad RIGE. Los esfuerzos inversores se han centrado básicamente en la modernización de la red dotada de alta capacidad de carga. Es menester apuntar que esta malla todavía está en fase de ejecución. Por tanto, será oportuno evaluar el efecto de la ampliación de la U.E. a 25 miembros. Así, se hace preciso valorar las dotaciones de capital público procedentes de la política comunitaria para ejecutar en materia de infraestructuras del transporte y las comunicaciones para el lapso 2007-2013. La previsión que se maneja es la de un recorte sustancial en el montante presupuestario que iba a conocer España. Este hecho afectará a la malla infraestructural.

Los datos de la tabla nº 3.4 completan la información de la malla anterior. En esta oportunidad podemos examinar la asignación de capital público a ejecutar en autovías para el período 2001-2010. Los valores nos muestran el montante inversor así como el cálculo del ritmo de construcción programado por la Administración Central. Se trata de una malla estructurante para la economía de Galicia. Se pretende completar la articulación territorial en base a la ganancia en niveles de accesibilidad. Ahora bien, al examinar la longitud de la malla y el coste económico de la construcción de cada infraestructura se aprecia como se trata de pequeños itinerarios que tratan de estructurar y articular a las principales ciudades del Eje

Atlántico. El ritmo inversor planificado resulta muy lento para la realización de una malla que trata de incrementar las ratio de conectividad territorial. Si se analiza el ritmo de construcción en términos de km/año se observa como el nivel de ejecución es muy moderado para el conjunto de cada año del decenio.

Tabla nº 3.4.

Dotación de capital público en la RIGE 2001-2010. Valores en millones de ptas.

<b>Autovías</b>	<b>Longitud total en kilómetros.</b>	<b>Dotación de capital público.</b>	<b>Construcción en km/año</b>	<b>Coste construcción/km.</b>
<b>Autovía del Cantábrico A-8 (CN-634), Tramo: Límite de Asturias-A-6.</b>	90,0	58.500	9,0 km/año	650
<b>Vía de alta capacidad de la Costa. Tramo: Barreiros-San Cibrao.</b>	30,0	9.510	3,0 km/año	317
<b>Autovía Santiago-Lugo.</b>	73,0	50.000	7,3 km/año	684,93
<b>Autovía Lugo-Ourense.</b>	100,0	45.000	10,0 km/año	450
<b>Conexión Pontevedra-Autovía Rías Baixas (Ponteareas).</b>	35,0	29.300	3,5 km/año	837,14
<b>Autovía Verín-Frontera Portuguesa (N-532).</b>	14,0	6.000	1,4 km/año	428,57
<b>Total Inversión pública.</b>	<b>342,0</b>	<b>198.310</b>	<b>34,2 km/año</b>	<b>579,85</b>

Fuente: Ministerio de Fomento. Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

En la tabla nº 3.5 hemos tabulado la propuesta inversora que ha planificado la Administración Central en materia de transporte por carretera correspondiente para el apartado de otras actuaciones practicadas sobre la malla de la RIGE. La actuación total no resulta muy notable. De los 143,0 km planificados se aprecia como el ritmo de intervención interanual resulta bajo. Es preciso indicar que no se trata ahora de la construcción ex novo de una infraestructura. Por ello, se evitan los trámites de redacción de proyectos informativos, proyecto de Declaración de Impacto Medio Ambiental (DIA), etc. La planificación de este tipo de actuaciones programáticas trata de dar respuesta a la necesidad de adaptar funcional y operativamente la malla viaria. Por ello, las intervenciones mayoritarias son ampliación de tramos, acondicionamiento de accesos, señalización horizontal y vertical, rectificación de trazados, etc.

Tabla nº 3.5.

Dotación de capital público en la RIGE 2001-2010. Valores en millones de ptas.

<b>Carreteras convencionales.</b>	<b>Longitud en kilómetros.</b>	<b>Dotación de capital público.</b>	<b>Construcción en km/año</b>	<b>Coste construcción/km.</b>
<b>Otras actuaciones sobre la RIGE.</b>	143,0	24.232	14,30	169,45
<b>Total Inversión pública.</b>	<b>143,0</b>	<b>24.232</b>	<b>14,30</b>	<b>169,45</b>

Fuente: Ministerio de Fomento. Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

La información de la tabla nº 3.6 nos proporciona los valores correspondientes al montante inversor que la Administración Central va a ejecutar en la red de carreteras

convencionales de Galicia, juntamente con las de mayor capacidad de carga. Como se indica, el valor presupuestario es el más importante. Así, resulta claro que la prioridad inversora a cargo de la Administración ha sido la malla estructurante: red de carreteras dotadas de alta capacidad de carga.

Tabla nº 3.6

Dotación de capital público total en la RIGE de Galicia 2001-2010. Valores en millones de ptas.

<b>Total inversión pública</b>	<b>Longitud de la red en kilómetros.</b>	<b>Dotación de capital público.</b>	<b>Construcción en km/año</b>	<b>Coste construcción/km.</b>
<b>Autopistas, autovías y carreteras convencionales.</b>	<b>597,5</b>	<b>332.355</b>	<b>59,75</b>	<b>556,24</b>

Fuente: INE. M.H. Ministerio de Fomento. Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

La información de los registros glosados en la tabla nº 3.7 nos muestran las perspectivas inversoras que va a ejecutar la Administración de Galicia en materia de carreteras de su titularidad jurídica. Estos valores son muy importantes porque nos aclaran cuáles han sido los principales itinerarios que la Administración Autonómica había considerado prioritarios para modernizar. El examen de los valores nos muestra cuatro factores de importancia:

- 1) Se trata de una malla viaria muy reducida en su longitud para el conjunto del período: 332,5 km. El ritmo ejecutor por año es más bien moderado (33,22).
- 2) Las prioridades de articulación nos indican como se trataba de evitar los acentuados estrangulamientos que registraba el puerto de Ferrol en sus relaciones con la Central Térmica de As Pontes de García Rodríguez. Por otro lado, se trataba de buscar una solución idónea (incremento de la capacidad de carga) a los problemas de congestión vial que estaba padeciendo la demanda regular de movilidad.
- 3) Las actuaciones nos indican como los itinerarios habían sido desglosados en pequeños sub-tramos. Así, no se trata tanto de nuevos corredores como sí de uno que no había sido planificado en su conjunto como de plena continuidad.
- 4) Las longitudes pequeñas de los sub-tramos nos muestran las dificultades presupuestarias y técnicas con las que se encuentra regularmente la Administración gallega a la hora de realizar la modernización de la malla viaria.
- 5) Las propuestas más ambiciosas de modernización vial son las que hacen mención al desdoblamiento de las vías rápidas en autovías. Ahora bien, las partidas de crédito presupuestario son del todo punto insuficientes como para lograr el desdoblamiento de la infraestructura. Así, se percibe como la entrada en servicio de la futura infraestructura tendrá un retraso mayor que el correspondiente al tiempo de programación de las inversiones.

Tabla nº 3.7.

Dotación de capital público programado en la red viaria gallega de titularidad autonómica según la clasificación funcional y tipología. Valores en millones de pesetas.

<b>Tramos de las actuaciones propuestas.</b>	<b>Longitud en kilómetros de la red.</b>	<b>Dotación de capital público total.</b>	<b>Construcción en km/año</b>	<b>Coste construcción/km.</b>
<b>Vía de alta capacidad de la Costa Norte. Tramo: San</b>	<b>88,0</b>	<b>13.140</b>	<b>8,80</b>	<b>149,31</b>

<b>Cibrao-Ferrol.</b>				
Vía Rápida de Conexión Ares/Mugardos con la RIGE.	5,8	2.314	0,58	398,96
Autovía Ferrol-Vilalba. Tramo: Desdoblamiento del Corredor Catabois-Igrefaitea.	18,3	2.700	1,83	147,54
Autovía Ferrol-Vilalba. Tramo:Igrefaitea-Cabreiros.	24,1	18.872	2,41	783,07
Autovía Ferrol-Vilalba. Tramo:Cabreiros-Vilalba (conexión Autovía del Cantábrico).	12,0	8.652	1,2	721,0
Vía de alta capacidad Sarria-Autovía del Noroeste A-6 (Nadela).	29,0	9.193	2,9	317,0
Vía de alta capacidad Santiago-Noia. Tramo Corredor Santiago-Brión.	12,0	8.385	1,2	698,75
Vía de alta capacidad Santiago-Noia. Tramo: Brión-Noia.	25,0	7.925	2,5	317,0
Conexión de la N-640 con la C-533 y la Autopista Santiago-Ourense.	7,0	2.219	0,7	317,0
Vía de alta capacidad conexión C-550 y C-531 en Vilagarcía (Vte. Vilagarcía de Arousa).	8,0	2.536	0,8	317,0
Vía rápida de Cambados-Vilagarcía de Arousa.	8,0	3.697	0,8	462,12
Desdoblamiento vía rápida del Salnés (A-9-Sanxenxo).	11,5	4.000	1,15	347,82
Corredor del Morrazo: Rande-Cangas.	18,0	9.430	1,8	523,88
Corredor Lalín-Monforte. Tramos de circunvalación de Monforte.	18,4	2.948	1,8	160,21
Desdoblamiento de la Vía Rápida del Barbanza.	43,0	9.000	4,3	209,30
Vía rápida: conexión Sada con la RIGE.	3,8	900	0,38	236,84
<b>Total de Inversión pública.</b>	<b>332,2</b>	<b>97.259</b>	<b>33,22</b>	<b>292,77</b>

Fuente: Xunta de Galicia. INE. Consellería de Economía e Facenda. COTOP. Elaboración Propia.

Los datos de la tabla nº 3.8 nos aportan una información clave para conocer cuáles son las sinergias y los fines básicos encomendados a la política autonómica del transporte. Los ejes contemplados a modernizar persiguen la vertebración interna de Galicia. Se trataba de articular internamente la fachada costera con las áreas del interior de Galicia.

Tabla nº 3.8.

Planificación de inversión pública en la red viaria de titularidad de la CC.AA. 2001-2010.

<b>A Coruña.</b>	<b>Lugo.</b>	<b>Ourense.</b>	<b>Pontevedra.</b>
Mejora del eje As Pontes-AP-9 y Vilar do Colo.	Mejora de las comunicaciones con A Terra Cha.	Ejes transversales Celanova-Cortegada-Filgueira y Xinzo-Bande.	Eje paralelo a la frontera portuguesa (Tui-Filgueira-Límite provincia).
Mejora del eje Carballo-Ordes-AP-9.	Mejora de la accesibilidad de A Mariña lucense y zonas de montaña.	Finalización del eje de O Ribeiro.	Ejes transversales de permeabilidad transfronteriza (Couso-Tomiño-Vilanova y AP-52-Salvaterra).
Mejora del eje Muros-A Pereira-Santa Comba-A Silva-Cerceda-A-6.	Conexión con la Autovía A-6.	Mejora de la accesibilidad zona occidental.	Mejora de la accesibilidad zonas interiores y costeras.

<b>Mejora de las comunicaciones de la Costa da Morte con Santiago y A Coruña.</b>		<b>Ejes transfronterizos Ourense-Celanova-Frontera portuguesa y AP-52-A Mezquita-Frontera.</b>	
<b>Mejora de las comunicaciones de la Costa Norte.<sup>1</sup></b>			

Fuente: IGE. Xunta de Galicia. Consellería de Economía e Facenda. COTOP. Elaboración Propia.

(1) Las dotaciones de crédito destinadas a mejorar las comunicaciones de la Costa da Morte tenderán a incrementarse con el esfuerzo inversor propuesto por la Administración del Estado integrado en el Plan Galicia.

A la vista de los valores consignados en la tabla, así como también de cada uno de los itinerarios seleccionados en el PDIG 2001-2010, se pueden sacar tres conclusiones de especial interés:

1) Se trataba de realizar una malla de alta capacidad destinada a fomentar la conexión de las siete principales ciudades gallegas respecto de sus respectivas áreas de influencia.

2) Se había señalado la importancia por tratar de vertebrar a las principales cabeceras de comarca de la fachada atlántica con sus municipios colindantes.

3) Se habían diseñado una malla de comunicaciones de alta capacidad que fomentase la continuidad y la permeabilización territorial de las principales vías de comunicación que estaban en servicio. Se trataba de diversificar y dar continuidad a la demanda de tráfico en unas condiciones de alta capacidad y de adecuadas ratios de accesibilidad.

La información estadística tabulada en la tabla nº 3.9 nos aproxima detenidamente al estudio de la dotación de capital público asignada a las principales ciudades gallegas. Los valores consignados son importantes por cuatro razones principales:

- 1) Se puede analizar detenidamente la propuesta inversora que va a conocer cada una de las siete grandes ciudades gallegas.
- 2) Se indica el valor total de la propuesta de dotación de capital público a ejecutar por separado en cada ciudad gallega.
- 3) Se puede estudiar el modelo de financiación de las infraestructuras urbanas. Así, se aprecia como se recurre a la fórmula de la corresponsabilidad fiscal en la ejecución del gasto público. Lo más importante es que se ha recurrido a la fórmula de la financiación mixta: sector público y sector privado. El sector público es el que totaliza el mayor esfuerzo inversor.
- 4) Se explicita en las partidas cuál es la institución que realiza el mayor esfuerzo inversor en materia de infraestructuras de transporte por carretera. En este apartado merece que se subraye que es la Administración del Estado la que totaliza la mayor parte del esfuerzo financiero. En un plano contiguo de importancia destacaremos a la propuesta inversora a cargo de la Xunta de Galicia.

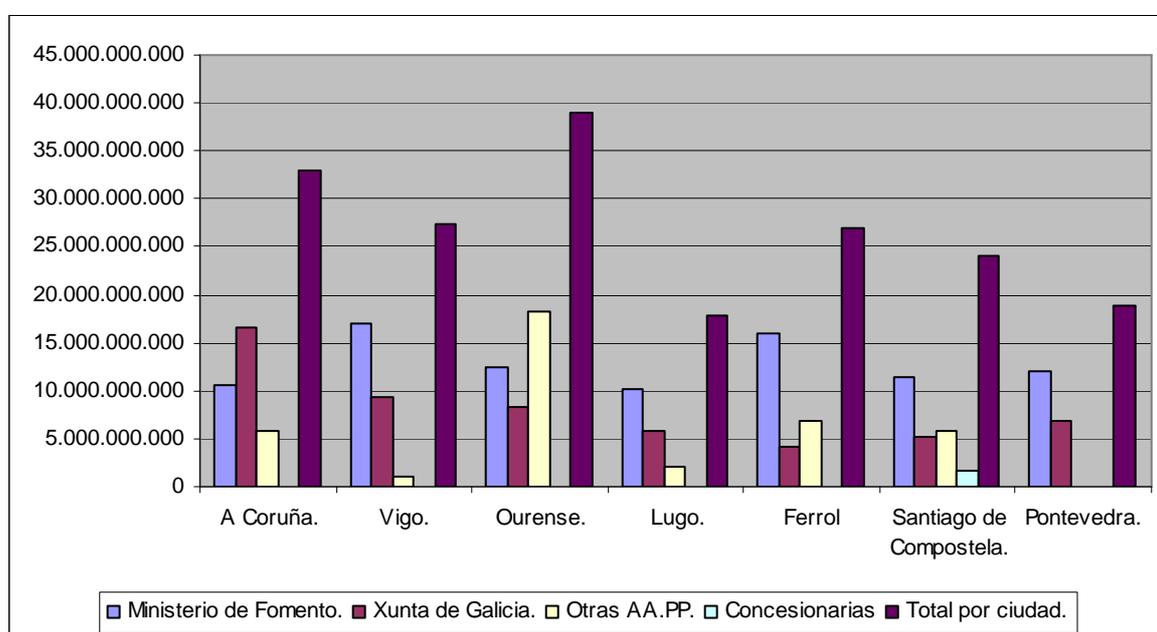
Tabla nº 3.9.

Actuaciones programáticas de dotación de capital público de transportes por carretera en a las principales ciudades de Galicia entre 2001-2020. Valores totales en ptas.

Ciudad.	Ministerio de Fomento.	Xunta de Galicia.	Otras AA.PP.	Concesionarias	Total por ciudad.
<b>A Coruña.</b>	10.660.744.851	16.587.645.323	5.741.692.052	0	32.990.082.226
<b>Vigo.</b>	16.906.500.000	9.385.500.000	1.020.500.000	0	27.312.500.000
<b>Ourense.</b>	12.478.328.930	8.342.800.000	18.230.656.965	0	39.051.785.895
<b>Lugo.</b>	10.082.750.000	5.767.500.000	2.000.000.000	0	17.850.250.000
<b>Ferrol</b>	15.985.241.660	4.193.776.086	6.851.038.434	0	27.030.056.180
<b>Santiago de Compostela.</b>	11.370.077.183	5.089.300.746	5.765.607.072	1.740.000.000	23.964.985.001
<b>Pontevedra.</b>	11.990.000.000	6.910.000.000	0	0	18.900.000.000
<b>Total inversión.</b>	89.473.642.624	56.276.522.155	39.609.494.523	1.740.000.000	187.099.659.302

Fuente: Xunta de Galicia. COTOP. Elaboración Propia.

### Ilustración 1: Evolución del esfuerzo inversor en materia de carreteras para las



### principales ciudades de Galicia. 2001-2020.

La conclusión del comentario de la sección se realiza en base al estudio de los valores de la tabla nº 3.10. En la misma se ha realizado una clasificación funcional de la malla viaria que va a experimentar inversión pública según la titularidad jurídica. Por otro lado, la información apuntada nos permite conocer con precisión extremos de tanto relieve como los que se describen:

- 1) La longitud total de la malla viaria que va a experimentar la modernización.
- 2) El esfuerzo inversor total expresado en unidades monetarias.
- 3) El ritmo de construcción del capital infraestructural.
- 4) El coste económico en términos de kilómetro ejecutado.
- 5) La distribución del esfuerzo inversor según la clasificación funcional de la malla.

Tabla nº 3.10.

Dotación de capital público total propuesto a ejecutar en la red gallega de carreteras según la *clasificación funcional* de la red y la *titularidad jurídica*. Valores en millones de ptas. 2001-2010.

Titularidad jurídica de la red de carreteras.	Clasificación funcional.	Longitud total en km.	Dotación de inversión pública total.	Construcción en km/año	Coste construcción /km.
Red del Estado.	Vías de alta capacidad	454,5	308.123	45,45	677,93
Red de la CC.AA. de Galicia.	RIGE	143,0	24.232	14,3	169,45
	Vías de alta capacidad	333,2	97.259	33,32	291,89
	Red convencional.	1.912,4	124.089	191,24	64,88
	Red primaria básica.	394,5	28.268	39,45	71,65
	Red primaria complementaria.	829,9	61.560	82,99	74,17
	Red secundaria.	688,0	34.261	68,88	49,79
Planes sectoriales de la red viaria de las áreas urbanas: A Coruña, Lugo, Ourense. Pontevedra, Vigo, Ferrol y Santiago.		201,8	93.550	20,18	463,57
<b>Total de inversión.</b>		<b>3.044,9</b>	<b>647.253</b>	<b>304,49</b>	<b>212,56</b>

Fuente: INE. Ministerio de Fomento. MH. Xunta de Galicia. COTOP. Elaboración Propia.

Los valores indicados nos muestran como el montante inversor diseñado para el conjunto del período resulta muy cuantioso. Así, al evaluar la distribución estratégica de las partidas del gasto descubrimos como el mayor esfuerzo inversor se destinará a infraestructuras de alta capacidad de carga. Si nos centramos en el crecimiento en kilómetros de la malla viaria gallega, advertimos como el mayor esfuerzo se va a realizar en el apartado de la red convencional. Por último, entre los registros de la tabla destacamos la asignación de capitales públicos a la consecución de las redes arteriales urbanas. Este esfuerzo inversor es muy importante en términos monetarios si señalamos que se trata de pequeños tramos pero muy costosos por su impacto económico, el coste de los movimientos de áridos y, finalmente, el valor económico de los usos del suelo de los medios urbanos.

#### IV. La nueva política económica del transporte ferroviario para Galicia: la corrección de un déficit histórico.

La dotación de inversión pública en Galicia en materia ferroviaria ha experimentado un fuerte retraso<sup>7</sup> en comparación a los principales centros económicos españoles. Al evaluar el proceso de construcción de la malla ferroviaria española se descubre como el primer tramo que entra en servicio en Galicia es el tramo Cornes (Santiago)-Carril en la fecha del 15 de Setiembre de 1874. Este tramo ferroviario era conocido como el ferrocarril compostelano, construido por la compañía West.<sup>8</sup> El marcado retraso en la decisión inversora se observa cuando partimos que el primer tramo ferroviario en entrar en servicio (tramo Barcelona-Mataró)

<sup>7</sup> DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *El tren en Galicia. Aproximación a la política del transporte ferroviario: su contribución al desarrollo regional*, pág., 133 y sig., Edit. Exma. Diputación de Pontevedra. 2002. Pontevedra.

<sup>8</sup> Para un conocimiento más detallado sobre el proceso de dotación de capital público por ferrocarril sígase a DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *El tren en Galicia. Aproximación a la política del transporte ferroviario, op., cit.*, Asimismo, también se propone el interesante estudio del WAIS SANMARTÍN, F. *Historia general de los ferrocarriles españoles, 1830-1941*. Edit. Editora Nacional. 1967. Madrid.

entra en el año 1848. En segundo lugar, en el año 1851 se produce la entrada en servicio del tramo Madrid-Aranjuez. Por otra parte, a finales del S. XIX y primer tercio del S XX la malla ferroviaria española se encontraba prácticamente completa. Por el contrario, la red ferroviaria gallega no se completaría hasta la década de los años 1950, momento en el cual se produce la apertura al tráfico con la meseta del tramo Ourense-Puebla de Sanabria-Zamora. Aún más lejos, si se indica la fecha en la cual se abre al tráfico comercial la línea de vía estrecha FEVE ferrol-Ribadeo-Gijón se aprecia el prolongado retraso inversor. Este tramo se abre al tráfico comercial en el año 1969. En resumidas cuentas, el retraso inversor dio origen a que Galicia tardase casi un siglo en completar su malla ferroviaria. Finalmente, la conexión Marín-Pontevedra para articular los flujos comerciales puerto-ciudad se produjo en el 30 de Abril de 2002.

Si se somete a estudio los tramos ferroviarios construidos y abiertos al tráfico se descubre como los principales itinerarios construidos eran los que se destinaban a dar salida a la producción final gallega. Así, la conexión de Santiago con la fachada costera y no con el mercado interior español hay que interpretarlo desde el prisma de la dificultada presupuestaria que estaba experimentando la economía española. Por ello, las inversiones realizadas por las compañías se trataron de dar salida a la producción final gallega. Se trataba de productos agropecuarios que se destinaban hacia el comercio en fresco de Portugal y de Inglaterra, así como por vía marítima el mercado interior español. Los productos que se movilizaban eran los cárnicos (vacuno y porcino). La evaluación de la traza gallega que ha sido realizada en Galicia pone al descubierto tres tipos de problemas estructurales que dieron lugar al retraso de las inversiones:

- a) Escasa fuerza del empresariado gallego como para lograr aunar un esfuerzo inversor en de calado como para poder realizar la construcción ferroviaria.
- b) La clase rentista gallega (el clero y la nobleza) no habían entendido como importante este modo de transporte. Entendían que este modo de transporte únicamente podía beneficiar a la clase burguesa y no a la clase rentista de las rentas de la tierra.
- c) Las élites políticas se habían enzarzado en una lucha interna por el acaparamiento del poder político y la capacidad de decisión. Este hecho explica el problema de la aparición de los localismos a la hora de realizar la demanda de inversión ferroviaria. En ningún momento se realizó una planificación estratégica de las infraestructuras ferroviarias. Por ello, los Diputados gallegos a Cortes trataban de lograr inversiones para sus provincias y ciudades pero siempre en detrimento de los intereses generales de las restantes ciudades gallegas: el problema del localismo de las élites políticas.

La solución adoptada para realizar la construcción del ferrocarril de Galicia fue recurrir a iniciativa del empresariado extranjero. Además, se ponía en manos de la Administración del Estado el modelo de política ferroviaria que trataría de impulsar el desarrollo económico y social de Galicia.

En la tabla nº 4.1 se indica la evolución de la dotación de capital público realizado en las provincias gallegas en el intervalo 1930-1997. El estudio de los valores nos señala como se

produjo una marcada estabilización inversora.<sup>9</sup> Para ello, proponemos analizar el porcentaje inversor experimentado en Galicia respecto de la media española. Entre 1970 y 1997 el esfuerzo inversor ejecutado en Galicia no llega nunca a los dos dígitos. El mayor nivel de gasto en ferrocarril fue realizado en el quinquenio de 1985. No obstante lo anterior, merece que se destaque que las prioridades inversoras han sido orientadas a realizar las actividades de gestión, mantenimiento y conservación del capital ferroviario gallego. Así, escasa ha sido la partida de gasto público destinado a la modernización de la red ferroviaria y a la adquisición del parque móvil y de remolcado. La consecuencia que cabría esperar de tan contradictoria situación para la operatividad modal del tren no se haría esperar: pérdida de competitividad a cada uno de los segmentos de mercado, caída importante de los registros de su captación de cota de mercado, deterioro de la calidad del servicio, disuasión de la demanda, etc.

Tabla nº 4.1.

Evolución de la dotación de inversión pública en transporte ferroviario en Galicia 1930-1997.

(Millones de ptas. de 1990. Las cifras están referidas al total de cada año).

Provinc.	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965
<b>A Coruña.</b>	236,69	5.291,08	3.712,56	195,78	221,58	646,41	1.564,71	1.627
<b>Lugo.</b>	355,51	360,90	0,00	195,78	201,73	588,51	636,97	802,73
<b>Ourense.</b>	162,62	165,39	0,00	178,25	553,60	1.615,04	723,09	693,60
<b>Pontevedra.</b>	318,76	323,86	0,00	79,83	179,20	1.466,53	704,79	863,60
<b>Galicia.</b>	1.073,58	6.141,23	3.712,56	612,20	1.156,10	4.316,50	3.629,56	3.987,48
<b>España.</b>	39.085,4	54.170,5	17.552,8	13.302,9	16.195,0	47.261,8	51.521,6	63.344,1
<b>% G/E</b>	2,74	11,33	21,15	4,60	7,13	9,13	7,04	6,29

Fuente: Elaboración propia a partir de: CUCARELLA, V. *El stock de capital ferroviario en España y sus provincias*. BBVA.

Tabla nº 4.1. (Continuación).

Evolución de la dotación de inversión pública en transporte ferroviario en Galicia 1845-1997.

(Millones de ptas. de 1990. Las cifras están referidas al total de cada año).

Provinc.	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997
<b>A Coruña.</b>	225,04	393,00	362,25	2.395,95	1.323,48	334,36	514,74	293,42
<b>Lugo.</b>	1.676,02	61,55	132,88	945,28	388,59	245,92	143,65	626,13
<b>Ourense.</b>	81,31	1.669,22	883,89	431,69	64,54	315,19	362,47	278,06
<b>Pontevedra.</b>	1.649,02	736,81	2.834,35	668,84	423,91	2.434,71	924,26	653,40
<b>Galicia.</b>	3.631,40	2.860,57	4.213,37	4.441,76	2.200,52	3.330,18	1.945,12	1.851,01
<b>España.</b>	105.802,1	156.697,5	86.172,0	88.813,4	196.360,9	126.933,9	139.288,7	172.046,3

<sup>9</sup> A este respecto se aconseja el estudio de la evolución del stock de capital público ferroviario efectuado por CUCARELLA, V. *El stock de capital ferroviario en España y sus provincias*. pág., 104-163; en la obra colectiva: *El "stock" de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997*. Edit. Fundación BBV. 1999. Bilbao.

<b>% G/E</b>	<b>3,43</b>	<b>1,82</b>	<b>4,88</b>	<b>5,00</b>	<b>1,12</b>	<b>2,62</b>	<b>1,39</b>	<b>1,07</b>
--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Fuente: Elaboración propia a partir de las informaciones de: CUCARELLA, V. *El stock de capital ferroviario en España y sus provincias*. BBVA.

Los valores de la tabla nº 4.2 nos muestran abiertamente las propuestas inversoras diseñadas para modernizar el transporte ferroviario en Galicia. La redacción de los contratos-programa Administración-RENFE comenzaban a señalar los principales déficits estructurales del ferrocarril español. Estos contratos-programa analizaban las razones capitales del déficit comercial alcanzado por la compañía. Una de las conclusiones más destacadas era, precisamente, el problema de poder modernizar progresivamente la infraestructura ferroviaria. Nótese a este efecto que la financiación de este esfuerzo inversor corría íntegro con cargo a la cuenta de resultados de la compañía RENFE. Por tanto, resultaba difícil sanear la compañía, competir en condiciones ventajosas en el mercado con la carretera y, por último, lograr una operatividad ferroviaria especializada. La solución a esta encrucijada únicamente había de venir dada del lado del diseño de un nuevo modelo de planificación. Un modelo que hacía preciso que se cumpliera con el principio de la racionalidad inversora, el de la cooperación y el de la corresponsabilidad fiscal en la asignación del gasto. Por tal causa, la construcción del modelo de la política económica del transporte por tren en Galicia dio origen a la concurrencia de la Administración del Estado, Administración Autónoma y RENFE. En la tabla nº 4.2 se ha reflejado el esfuerzo inversor propuesto a ejecutar en Galicia para el intervalo 2000-2007. La intención era lograr cuatro factores:

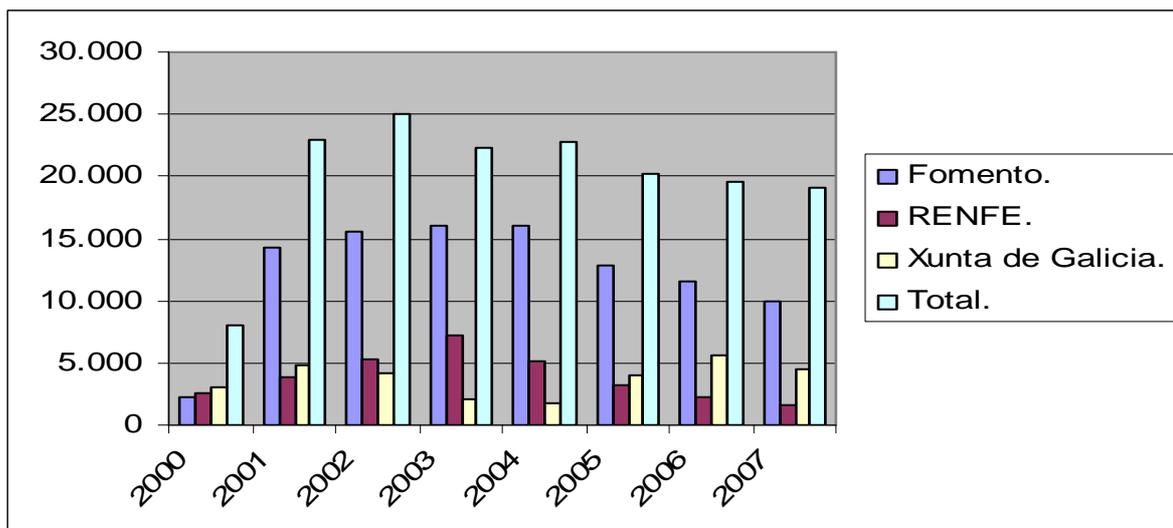
- a) Especializar crecientemente el ferrocarril a cada segmento de mercado: viajeros y mercancías.
- b) Fomentar la competitividad y complementariedad modal.
- c) Impulsar un modelo de transporte autosostenible.
- d) Modernizar estructuralmente la dotación de infraestructuras ferroviarias a fin de lograr una prestación de servicio en régimen de Alta Velocidad para los tráficos interregionales y de Velocidad Alta para los transportes intrarregionales. La modernización debía ser realizada en base a la dotación de doble vía con travesía de ancho internacional.

Tabla nº 4.2.

Dotación de inversión pública en materia de *stock de capital público* ferroviario operativo en régimen de *alta velocidad* en Galicia.

<b>Invers P.</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>Fomento.</b>	<b>2.261</b>	<b>14.230</b>	<b>15.565</b>	<b>16.050</b>	<b>16.030</b>	<b>12.895</b>	<b>11.500</b>	<b>9.935</b>
<b>RENFE.</b>	<b>2.613</b>	<b>3.908</b>	<b>5.259</b>	<b>7.247</b>	<b>5.110</b>	<b>3.250</b>	<b>2.250</b>	<b>1.627</b>
<b>Xunta de Galicia.</b>	<b>3.093</b>	<b>4.848</b>	<b>4.179</b>	<b>2.060</b>	<b>1.700</b>	<b>4.000</b>	<b>5.620</b>	<b>4.500</b>
<b>Total.</b>	<b>7.967</b>	<b>22.986</b>	<b>25.003</b>	<b>22.357</b>	<b>22.840</b>	<b>20.145</b>	<b>19.640</b>	<b>19.062</b>

Fuente: Ministerio de Fomento. RENFE. Xunta de Galicia. Elaboración propia.



**Ilustración nº 2: Evolución del esfuerzo inversor en la modernización del ferrocarril de Galicia. 2000-2007.**

En la tabla nº 4.3 hemos descrito los principales ejes inversores que está conociendo el ferrocarril en Galicia. En paralelo, se indica cuál es el nivel de prioridad para la ejecución del esfuerzo inversor. En último lugar, en la tabla se observa cuáles son las partidas presupuestarias asignadas a la modernización de cada tramo ferroviario.

Tabla nº 4.3.

Dotación presupuestaria de inversión pública en materia ferroviaria en Galicia. (Valores en millones de ptas.)

Tramos	Modernización de vía de alta capacidad.	Electrificación.	Instalac. de seguridad y señalización.	Total	Prioridad.
<b>Conexión con Portugal</b>					
1ª Fase: Vigo-Tui.				2.100	1
Salida Sur: Vigo-Porriño.				11.350	3
Porriño-Salvaterra.				7.120	3
<b>Eje Atlántico.</b>					
A Coruña-Santiago.	19.500	1.958	340	21.798	1
Santiago-Vilagarcía.	7.240				
Vilagarcía-Pontevedra.	10.375	2.415	760	25.810	1
Pontevedra-Redondela.	1.720				
Renovación de Vía.	3.300				
<b>Actuaciones Complementarias.</b>					
Ourense-Vigo.	11.905	0	415	12.320	2
Ourense-Santiago.	4.825	3.412	320	8.557	2

<b>Monforte-Ponferrada.</b>	<b>4.465</b>	<b>0</b>	<b>305</b>	<b>4.770</b>	<b>3</b>
<b>Monforte-Ourense.</b>	<b>1.522</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>1.679</b>	<b>3</b>
<b>Monforte-A Coruña.</b>	<b>5.568</b>	<b>4.972</b>	<b>1.050</b>	<b>11.590</b>	<b>3</b>
<b>Betanzos-Ferrol.</b>	<b>1.956</b>	<b>1.103</b>	<b>637</b>	<b>3.426</b>	<b>3</b>

Fuente: RENFE. FEVE. COTOP.

El estudio detallado de la información de la tabla de referencia nos proporciona cuatro factores de importancia:

- a) Los tres principales ejes programáticos que capitalizaban el esfuerzo inversor en materia ferroviaria eran, por este orden en lo que a partidas del gasto confiere, la modernización del Eje Atlántico, la realización de actuaciones complementarias y la inversión en la mejora de la conexión con Portugal.
- b) Las principales partidas del gasto han sido asignadas al apartado de la modernización de la malla.
- c) El mayor esfuerzo inversor se va a ejecutar en los sub-tramos del Eje Atlántico.
- d) Las prioridades inversoras son la modernización del transporte ferroviario en el conjunto del territorio gallego y fomentar su salida hacia Portugal para configurar una Red Transeuropea del Transporte (RTE-T).

Los valores indicados en la tabla nº 4.4 nos complementan convenientemente la información de la tabla anterior. El esfuerzo inversor nos señala una vez más como la política económica del transporte trataba de rentabilizar la inversión del capital invertido. Para ello, los programas de actuación habían sido financieramente sensibles con la importancia que ostentaba la modernización estructural del Eje Atlántico. No obstante, uno de los tramos de mayor demanda de viaje (A Coruña-Ferrol) únicamente había sido presupuestado el coste del estudio informativo.

Tabla nº 4.4.

Dotación de capital público programado en materia de *capital social fijo ferroviario* en Galicia para el período 2000-2007. Valores en millones de ptas.

<b>Tramo propuesto a ejecutar.</b>	<b>Naturaleza de la inversión pública.</b>	<b>Dotación de capital público. 2000-2007. (*)</b>
<b>A Coruña-Ferrol. Estudio Informativo.</b>	<b>Alta velocidad</b>	<b>100,0</b>
<b>Santiago-A Coruña. Acondicionamiento alta velocidad, doble vía.</b>	<b>Alta velocidad</b>	<b>47.380,6</b>
<b>Santiago-Vilagarcía. Acondicionamiento alta velocidad, doble vía.</b>	<b>Alta velocidad</b>	<b>22.021,7</b>
<b>Vilagarcía-Pontevedra. Acondicionamiento alta velocidad, doble vía.</b>	<b>Alta velocidad</b>	<b>18.575,0</b>
<b>Pontevedra-Vigo (incluye acceso a Vigo). Nuevo trazado alta velocidad, doble vía.</b>	<b>Alta velocidad</b>	<b>31.090,7</b>
<b>Total inversión pública programada.</b>		<b>119.168,0</b>

Fuente: Ministerio de Fomento. M.H. Xunta de Galicia. COTOP. Elaboración propia.

(\*) No se ha incluido la dotación presupuestaria para la electrificación de la red ferroviaria.

Por último, la política inversora en materia de ferrocarriles nos señala las actuaciones concretas que van a ser instrumentadas en cada una de las líneas gallegas. Asimismo, se puede estudiar la naturaleza de las actuaciones. Los valores nos aclaran la importancia que la planificación le había asignado a la conexión transfronteriza y a la articulación interna regional. Por otra parte, cabe indicar que las partidas reflejan la modernización infraestructural, la adaptación de las líneas a las mejoras en seguridad, etc. Ahora bien, no se indica partida alguna la adquisición de inmovilizado, parque móvil y de remolcado, etc. Por último, las partidas computadas revelan una importante fragilidad inversora en la conexión de Ferrol-Ribadeo que corresponde a una línea de ancho FEVE. Este hecho nos aclara como esta oferta de conectividad territorial no había sido entendida como estructurante. Aún más, al realizar la planificación se perdió una oportunidad histórica para realizar la planificación del transporte ferroviario de cercanías. Se trataría ahora de dar respuesta a los importantes crecimientos de la demanda de movilidad intrarregional y, en especial, la generada/atraída en las Áreas Metropolitanas.

Tabla nº 4.5.

Dotación de capital público ferroviario según las líneas y las actuaciones programáticas propuestas. Valores en millones de ptas.

<b>Líneas y actuaciones programáticas.</b>	<b>Dotación de capital público total.</b>
<b>Línea Ourense-Santiago.</b>	
Señalización	<b>1.151,6</b>
<b>Línea Ourense-Vigo.</b>	
Renovación parcial de vía de los trechos Arbo-Salvaterra-Caldelas-Gillarei.	<b>2.711,7</b>
Renovación parcial de vía del trecho Guillarei-Vigo.	
By-pass de Guillarei.	
<b>Línea Ourense-Monforte-Lugo-Betanzos-A Coruña/Ferrol.</b>	
Tramo Ourense-Monforte-Lugo.	<b>17.708,8</b>
Instalaciones de seguridad (CTC) y tren-tierra.	
Variante de Canabal.	
Variante de Pobra de San Xiao.	
Renovación de vía y variantes entre Monforte y Sarria.	
Rectificación de trazado entre Canabal y Monforte.	
Renovación de vía entre Sarria y Lugo.	
Tramo Lugo-Betanzos-Ferrol.	<b>15.794,4</b>
Instalaciones de seguridad (CTC) y tren-tierra.	
Renovación entre Betanzos y Ferrol.	
Renovación entre Betanzos y A Coruña.	
Renovación entre Lugo y Curtis.	
<b>Línea León-Monforte. Tramo Covas-Monforte.</b>	
Renovación de vía.	<b>860</b>
<b>Línea Guillarei-Tui.</b>	
Mejora de trazado.	<b>255,7</b>
<b>Línea Ferrol-Ribadeo (FEVE).</b>	
Variante, duplicación de vía y electrificación del tramo Ferrol-Xubia.	<b>9.131</b>
Variantes y mejora del trazado entre Ferrol-Ribadeo.	

<b>Instalaciones de seguridad, bloqueos y enclavamientos.</b>	
<b>Mejora de las estaciones y apeaderos habidos entre Ferrol y Ortigueira.</b>	

Fuente: INE. M.H. Ministerio de Fomento. RENFE. COTOP. Elaboración Propia.

Para concluir con el estudio de la política económica del transporte en Galicia se proponen dos últimas tablas. En la primera de las mismas (tabla nº 4.6) se explicitan las partidas presupuestarias que resultaban necesarias para cubrir la conexión puerto-ciudad por tren. El primer caso era dar solución a los 80 años de retraso que duró la conexión del puerto de Marín (puerto Pontevedra-Marín de interés general del Estado) con la ciudad de Pontevedra. La longitud de este tramo totalizaba un valor mínimo: dos kilómetros. La segunda partida presupuesta era realizar la conexión puerto-ciudad en Ferrol. Por último, advertimos una partida que constituía una verdadera novedad en la planificación: la realización de una plataforma logística ferroviaria en Monforte de Lemos.

Tabla nº 4.6.

Dotación de *capital social fijo* ferroviario correspondiente al tráfico de mercancías y tráfico *intermodal* de Galicia. Valores en millones de ptas.

<b>Actuaciones programáticas.</b>	<b>Dotación de capital público programado.</b>
<b>Acceso ferroviario al puerto de Marín.</b>	<b>1.350</b>
<b>Acceso ferroviario al puerto de Ferrol.</b>	<b>1.300</b>
<b>Plataforma logística de Monforte de Lemos.</b>	<b>1.300</b>

Fuente: INE. M.H. Ministerio de Fomento. RENFE. COTOP. Elaboración Propia.

Los registros computados en la tabla nº 4.7 nos desglosan por partidas, tipos de red, naturaleza de las actuaciones y líneas, el esfuerzo inversor destinado a la modernización integral del transporte ferroviario. Las partidas más elevadas se sitúan en la modernización ferroviaria operativa en régimen de alta velocidad. Por su parte, la modernización de la malla convencional había sido tenida muy en cuenta. Así, se trataba de corregir las situaciones de déficit comercial registrados en determinados tramos de la línea ferroviaria Monforte-Lugo; Monforte-Ourense, etc. El handicap a superar era la aparición de los fenómenos perversos de líneas de débil tráfico: LDT.

Tabla nº 4.7.

Dotación de inversión pública en materia de *stock de capital público* ferroviario según el tipo de red y la localización de las inversiones.

<b>Tipología de la red</b>	<b>Líneas.</b>	<b>Dotación de capital público programado.</b>	<b>Inversión presupuestaria total.</b>
<b>Red de Alta Velocidad (*)</b>	<b>Eje Atlántico (Convenio).</b>	<b>119.168</b>	<b>501.367</b>
	<b>Lubián-Ourense.</b>	<b>382.199</b>	
	<b>Ourense-Santiago.</b>		
	<b>Ourense-Vigo.</b>		
<b>Red Convencional</b>	<b>Ourense-Monforte-Lugo.</b>		<b>52.563</b>
	<b>Convenio (excepto Eje Atlántico).</b>	<b>40.832</b>	
	<b>FEVE.</b>	<b>9.131</b>	
	<b>Acceso al puerto de Ferrol.</b>	<b>1.300</b>	

	<b>Plataforma logística de Monforte.</b>	<b>1.300</b>	
<b>Total inversión pública (*).</b>		<b>52.563</b>	<b>553.930</b>

Fuente: INE. M.H. Ministerio de Fomento. RENFE. COTOP. Elaboración Propia.

(\*) No se incluye la inversión pública a ejecutar en el corredor Vigo- O Porto.

La dotación de capital público en materia ferroviaria únicamente tenía una razón de ser: la especialización del ferrocarril, la adquisición de ratios de calidad mejores que los alcanzados, la ganancia de posiciones en niveles de competitividad y complementariedad. No obstante, la auténtica evaluación de la demanda únicamente se producía al conocer la operatividad del tren. Así, la modernización analizada proponía unos patrones de accesibilidad territorial que quedan computados en el seno de la tabla nº 4.8.

Si se efectúa la evaluación de los estándares de accesibilidad territorial apreciamos como para las relaciones interregionales el nivel alcanzado no es el propio de un tren operativo en régimen de alta velocidad. Para ello, se hacía preciso que la velocidad comercial media fuese del orden de los 300 km/h o superior. Las relaciones intrarregionales totalizaban unos niveles de accesibilidad territorial que lograban corregir los actuales. Ahora bien, los registros finales no resultaban aún todo lo importantes como ciertamente proporcionaría la operatividad de un tren en régimen de alta velocidad.

Tabla nº 4.8.

Estándares de accesibilidad territorial a implantar en el transporte ferroviario de Galicia.

<b>Relación: Conexión de Galicia con la Meseta.</b>	<b>Accesibilidad en tiempo de viaje en horas.</b>
<b>Madrid-A Coruña</b>	<b>3 h. 45 min.</b>
<b>Madrid-Lugo.</b>	<b>3 h. 40 min.</b>
<b>Madrid-Ourense.</b>	<b>3 h.</b>
<b>Madrid-Pontevedra.</b>	<b>4 h.</b>
<b>Relación: Conexiones interiores de Galicia.</b>	
<b>Vigo-Santiago de Compostela.</b>	<b>50 min.</b>
<b>Santiago-A Coruña.</b>	<b>25 min.</b>
<b>Ourense-Santiago.</b>	<b>20 min.</b>
<b>Ourense-Lugo.</b>	<b>40 min.</b>

Fuente: Ministerio de Fomento. RENFE. COTOP. Elaboración Propia.

La tabla nº 4.9 muestra más abiertamente los estándares de accesibilidad territorial para las relaciones interregionales. En esta tabla se puede estudiar el cuadro de velocidades comerciales medias propuestas para un mayor número de relaciones. Así, destacaremos que el único tramo que totaliza unos tráficos de A.V. es el Santiago-Ourense. No obstante, la velocidad alcanzada en la conexión Ourense-Zamora (Lubián) nos aclara que los flujos no se canalizan en Alta Velocidad. Por otra parte, la mayor parte de la malla española sí estará operativa en régimen de Alta Velocidad.

Tabla nº 4.9.

Propuesta de *velocidad comercial media* y tiempo de viaje medio estimado.

<b>Itinerario.</b>	<b>Tiempo de viaje estimado.</b>	<b>Velocidad comercial media.</b>
<b>A Coruña Madrid.</b>	<b>3 h. 20 minutos.</b>	
<b>A Coruña-Santiago.</b>	<b>20 minutos.</b>	<b>220 km/h.</b>
<b>Santiago-Ourense.</b>	<b>20 minutos.</b>	<b>Único tramo a 350 km/h.</b>
<b>Pontevedra-Madrid.</b>	<b>4 h.</b>	

Ourense-Madrid.	3 h.	
Lugo-Madrid.	3 h. 50 minutos.	
Ourense-Zamora.	1 h. 50 minutos.	140 km/h.
Valladolid-Zamora.	15 minutos.	
Segovia-Valladolid.	30 minutos.	
Madrid-Cuenca.	45 minutos.	350 km/h.
Madrid-Zaragoza.	1 h. 15 minutos.	
Madrid-Albacete.	1 h. 10 minutos.	300 km/h.
Madrid-Murcia.	2 h. 9 minutos.	
Madrid-Valencia.	1 h. 30 minutos.	300 km/h.
Madrid-Alicante.	1 h. 58 minutos.	
Madrid-Barcelona.	2 h. 30 minutos.	300 km/h.

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

#### V. La política económica de infraestructuras del transporte contenida en el Plan Galicia.

El siniestro del superpetrolero Prestige el 13 de Noviembre de 2002 originó una de las más importantes catástrofes ecológicas que conoció Europa. Este tipo de siniestros se han producido en numerosas ocasiones en las costas gallegas. Así, para tratar de dinamizar la economía gallega la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma diseñaron el Plan de Dinamización Económica de Galicia, conocido genéricamente como Plan Galicia. Así, merece que se subraye que la planificación glosada en el ámbito del Plan Galicia únicamente hacía referencia a los principales trazos que habría de seguir el Gobierno Central y el de la Administración Autonómica. Realmente no se trataba de un Plan ad hoc. La extensión del documento (únicamente estaba dotado de 38 páginas) nos aconsejan que lo tengamos como un modelo de actuación inversora estratégica.

La estructura programática del Plan Galicia se componía de los programas de actuación sectorial que se describen:

- 1) Las infraestructuras del transporte ferroviario: El tren de *alta velocidad*, la construcción del *AVE del Cantábrico*, la *alta velocidad* entre Lubián-Ourense. La conexión del *Eje Atlántico* de Galicia con la *Región Norte de Portugal*. La construcción del *corredor Sub-Cantábrico*.
- 2) La elaboración de un *Plan de Puertos*: actuaciones en los puertos gallegos de la zona norte y de la zona sur de Galicia.
- 3) La inversión en infraestructuras viarias: El *Plan del Gobierno Central*, el programa de nuevas autovías, el plan de actuaciones de la Xunta de Galicia.
- 4) Las propuestas de ayudas económicas a las empresas de Galicia: los convenios del IGAPE, la dotación de un incremento en suelo empresarial.
- 5) La implementación del *Plan de Suelo Industrial*: El incremento de la superficie empresarial.
- 6) Dinamización de la Industria y el Comercio: Apoyo a la industria, el *Plan de I+D+i*, la dinamización del comercio regional.

- 7) La potenciación del sector turístico: la instrumentación del programa Galicia *Marks*, el turismo cultural y de congresos.
- 8) El fortalecimiento del medio ambiente regional: La instrumentación del *Plan de Evaluación y Restauración de los daños Ambientales*.
- 9) La dinamización del sector pesquero gallego.

En la tabla nº 5.1 se indica el esfuerzo inversor por programas contenidos en el propio Plan Galicia. Al examinar las partidas del gasto, se observa como la asignación al capital infraestructural era el apartado más ambicioso del Plan. Por otra parte, el sector de la pesca iba a conocer una asignación muy destacada en sus valores totales. Este Plan incidía en dos planos. En primer lugar, se mostraba como Galicia pasaba a tener una prioridad máxima para la ejecución del esfuerzo inversor. En segundo lugar, el Plan incrementaba las partidas presupuestarias asignadas a infraestructuras contenidas en el PDIG y en el PDI 2000-2007. Finalmente, se había asignado un importante rol al esfuerzo inversor en programas de I+D+i. El cierre inversor lo constituía el diseño de la dinamización de un nutrido elenco de sectores económicos que podían resultar estratégicos para la economía gallega

Tabla nº 5.1.

Distribución del esfuerzo inversor por capítulos según las previsiones del *Plan de Dinamización Económica Plan Galicia Recursos del Plan*. Valores en Millones de €.

Actuación por capítulos.	2003	2004	2005	2006	Total	Esfuerzo Adicional.
<b>Infraestructuras.</b>	76,47	186,95	300,30	470,04	1.033,75	648,88
<b>Sector pesquero.</b>	70,71	104,20	72,02	73,72	320,65	155,53
<b>Investigación y desarrollo.</b>	8,85	12,22	13,57	8,47	43,10	43,10
<b>Turismo.</b>	30,61	2,93	2,93	2,93	39,41	9,57
<b>Comercio.</b>	13,13	14,98	14,88	14,78	57,77	3,75
<b>Artesanía.</b>	0,60	0,62	0,67	0,67	2,56	1,74
<b>Formación.</b>	28,93	28,93	21,64	19,03	98,53	--
<b>Fomento del Empleo.</b>	42,26	--	--	--	42,26	--
<b>Incentivos a la inversión.</b>	4,20	6,21	7,23	7,24	24,89	19,77
<b>Total.</b>	<b>275,75</b>	<b>357,04</b>	<b>433,24</b>	<b>596,88</b>	<b>1.662,91</b>	<b>882,33</b>

Fuente: Plan de Dinamización Económica de Galicia. Elaboración Propia.

Los registros de la tabla nº 5.2 nos muestran el esfuerzo inversor en una de las infraestructuras estrellas del Plan Galicia: el AVE del Cantábrico. La construcción de esta infraestructura no pasó a ser contemplada por el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT). Así pues, todo parece apuntar por la senda de la no conclusión de este programa inversor. Los registros nos señalan el esfuerzo inversor propuesto a ejecutar en cada una de las CC.AA. de la Facha Cantábrica. Como se indica, la propuesta inversora era muy relevante en términos de impacto económico. La entrada en servicio de esta infraestructura había sido proyectada para el escenario del 2013. Ahora bien, todo parece querer indicar que esta inversión no se efectuará en la fecha diseñada.

Tabla nº 5.2.

Dotación de inversión Pública correspondiente a la construcción del ferrocarril del AVE Cantábrico. Valores en Millones de €.

Territorio.	Longitud en km.	Inversión pública.	Coste km/€	Construcción km/año.
<b>Galicia.</b>	<b>123</b>	<b>1.476</b>	<b>12,00</b>	<b>987,60</b>
<b>Asturias.</b>	<b>189</b>	<b>2.250</b>	<b>11,90</b>	<b>321,42</b>
<b>Cantabria.</b>	<b>118</b>	<b>1.410</b>	<b>11,94</b>	<b>201,42</b>
<b>País Vasco.</b>	<b>20</b>	<b>240</b>	<b>12,00</b>	<b>34,28</b>
<b>Total Actuación.</b>	<b>450</b>	<b>5.376</b>	<b>11,94</b>	<b>768,00</b>

Fuente: Plan Galicia. Elaboración propia.

La modernización de las infraestructuras del transporte de Galicia contempladas en la planificación del Plan de Dinamización Económica de Galicia se puede examinar en base al estudio de los estándares de accesibilidad territorial. En el interior de la tabla nº 5.3 se puede valorar cómo quedará la oferta de la conectividad territorial para las relaciones con extremo de viaje fijada en Galicia. Asimismo, en dicha tabla se puede analizar los patrones de accesibilidad territorial que refleja la matriz de viaje O-D intrarregional. Las conclusiones que se pueden extraer son claras. El avance en los índices de accesibilidad territorial se aprecia para todo tipo de relaciones. Así, apreciamos como se han incrementado las velocidades comerciales medias para las relaciones interregionales.

Tabla nº 5.3.

Dotación de accesibilidad territorial por ferrocarril en Galicia. Valores expresados en términos de tiempo de viaje en cubrir las relaciones O-D.

<b>Oferta de Accesibilidad Territorial Galicia-Madrid.</b>	
<b>A Coruña-Madrid.</b>	<b>2 h. 48 min.</b>
<b>Santiago-Madrid.</b>	<b>2 h. 28 min.</b>
<b>Ferrol-Madrid.</b>	<b>2 h. 59 min.</b>
<b>Ourense-Madrid.</b>	<b>2 h. 47 min.</b>
<b>Pontevedra-Madrid.</b>	<b>2 h. 07 min.</b>
<b>Vigo-Madrid.</b>	<b>2 h. 57 min.</b>
<b>Oferta de Accesibilidad territorial intrarregional.</b>	
<b>Ferrol-Santiago.</b>	<b>31 min.</b>
<b>A Coruña-Santiago.</b>	<b>20 min.</b>
<b>Santiago-Pontevedra.</b>	<b>19 min.</b>
<b>Pontevedra-Vigo.</b>	<b>10 min.</b>
<b>Vigo-Ourense.</b>	<b>50 min.</b>
<b>Santiago-Ourense.</b>	<b>21 min.</b>
<b>Ourense-Lugo.</b>	<b>40 min.</b>

Fuente: *Plan Galicia*. Elaboración propia.

Los datos de la tabla nº 5.5 nos señalan la inversión con cargo al Plan Galicia en materia de carreteras. Los valores nos reflejan una modernización de la malla. El programa más importante es el de la construcción de vías dotadas de alta capacidad de carga: autovías y autopistas. Los valores consignados hacen referencia ahora al esfuerzo inversor comprometido por la Administración Central en la malla de la RIGE.

Tabla nº 5.5.

Tipología de las actuaciones en materia de transporte por carreteras en la red RIGE para el Plan Galicia.

Tipología de las actuaciones en la RIGE.	Naturaleza de las actuaciones.	Longitud en km.	Inversión pública.	Coste km/€	Construcción km/año.
<b>Autovía Chantada-</b>	<b>Nueva</b>	<b>30</b>	<b>196</b>	<b>6,53</b>	<b>3,00</b>

<b>Monforte de Lemos.</b>	<b>construcción.</b>				
<b>Autovía Pontevedra-A Cañiza.</b>	<b>Nueva construcción.</b>	<b>60</b>	<b>480</b>	<b>8,00</b>	<b>6,00</b>
<b>Autovía Santiago-Lugo.<sup>1</sup></b>	<b>Programada en menos tiempo.</b>	<b>89</b>	<b>314</b>	<b>3,52</b>	<b>8,90</b>
<b>Autovía Lugo-Ourense.<sup>1</sup></b>	<b>Programada en menos tiempo.</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>Autovía del Cantábrico.<sup>1</sup></b>	<b>Programada en menos tiempo.</b>	<b>11,50*</b>	<b>58,60*</b>	<b>5,09</b>	<b>1,15</b>

Fuente: *Plan Galicia*. Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

(1) Autovía programada a construir en menos tiempo.

(\*) La ejecución de la *Autovía del Cantábrico A-8* tenía contemplado tan sólo la licitación de dos pequeños tramos. El primero del mismo tenía una longitud del orden de los 5,7 km, los cuales habían sido planificados para proceder a la construcción del tramo Abeledo-Regovide. La partida de crédito de este tramo ascendía hasta los 29 M. de €. El segundo de los tramos licitados en la *Autovía del Cantábrico* correspondía al enlace Regovide-Vilalba. El esfuerzo inversor programado totalizaba los 29,6 M. de € para la ejecución de un tramo del orden de los 5,8 km.

Los registros de la tabla nº 5.6 nos indican las previsiones inversoras a realizar en la malla de titularidad autonómica. En este apartado aún no se han concretado el desglose del total de las partidas por tipo de programa. Se está efectuando una nueva planificación que trata de catalizar las sinergias inversoras aprobadas en el Plan Galicia.

Tabla nº 5.6.

Esfuerzo inversor en materia de transporte por carretera de titularidad autonómica. Valores en M. de €.

<b>Dotación de conectividad territorial.</b>	<b>Longitud <sup>2</sup>en km.</b>	<b>Inversión pública.</b>	<b>Coste km/€</b>	<b>Construcción km/año.</b>
<b>Costa da Morte.</b>				
<b>Conexión con Santiago.</b>				
<b>Conexión con A Coruña.</b>				
<b>Conexión Santiago-Noia-Muros.</b>				
<b>Total.</b>	<b>247</b>	<b>224</b>	<b>0,90</b>	<b>24,7</b>
<b>Conjunto de Galicia</b>				
<b>Acceso de A Mariña y Ortegal.</b>		<b>26,3</b>		
<b>Autovía Ferrol-Vilalba.</b>		<b>124,2</b>		
<b>Variante de As Pontes.</b>		<b>4</b>		
<b>Conexión A Guarda-Tui.</b>		<b>69,75</b>		
<b>Conexión Nadela-Sarria.<sup>1</sup></b>		<b>24,6</b>		
<b>Sarria-Monforte.</b>		<b>83,25</b>		
<b>Conexión A-52-Celanova-frontera portuguesa.</b>		<b>30</b>		
<b>Total.</b>				

Fuente: *Plan Galicia*. Elaboración propia.

(1) La conexión Nadela-Sarria tenía previsto experimentar un incremento presupuestario respecto a lo programado en el PDIG 2001-2010 del orden de los 24,6 M. de €.

(2) No se han computado las longitudes en km porque el Plan Galicia no había facilitado este dato. Por ello, y al efecto de no inducir a equívocos con respecto al itinerario y la longitud del mismo resultante no se detalla cifra alguna.

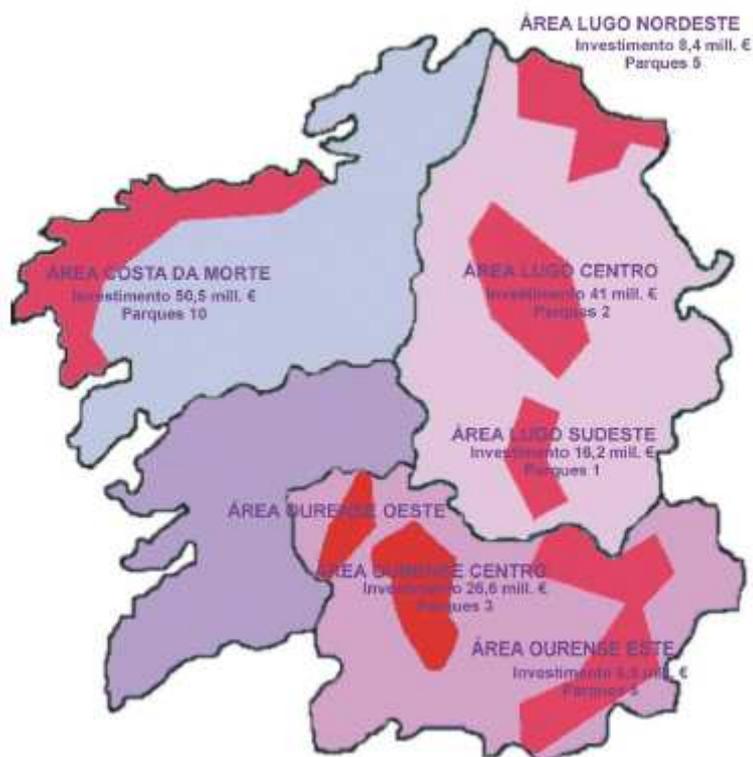
La última de las tablas correspondientes al esfuerzo inversor contenido en el Plan Galicia es la que muestra los valores presupuestarios asignados a los puertos de interés de la Comunidad Autónoma de Galicia. En la tabla nº 5.7 se puede estudiar los puertos seleccionados, el tipo de actuación y el montante presupuestario. El resultado perseguido era fortalecer la operatividad y la competitividad de los puertos gallegos de interés autonómico. Por otro lado, se proponía la permeabilización y la capilaridad de las inversiones por toda la fachada costera.

Tabla nº 5.7.

Dotación de inversión pública en los puertos de interés de la Comunidad Autónoma de Galicia. Valores en €.

<b>Puerto.</b>	<b>Naturaleza de las actuaciones.</b>	<b>Inversión pública.</b>
<b>Actuaciones portuarias en los puertos de la zona sur de Galicia.</b>		
<b>Ribeira.</b>	Ampliación de la explanada de servicios. Ampliación del muelle y urbanización en el puerto de Aguiño.	<b>2.450.000</b>
<b>Boiro.</b>	Mejora de abrigo. Ampliación de muelles. Pantalán para embarcaciones menores.	<b>2.900.000</b>
<b>Rianxo.</b>	Cierre de la bocana.	<b>2.500.000</b>
<b>Illa de Arousa.</b>	Prolongación del dique portuario en Xufre.	<b>3.000.000</b>
<b>Vilanova.</b>	Remodelación del contradique.	<b>270.445</b>
<b>Cambados.</b>	Muelle interior en la dársena de Tragote. Urbanización de la zona portuaria y acondicionamiento de Tragote.	<b>2.000.000</b>
<b>Sanxenxo.</b>	Urbanización de la zona portuaria de Portonovo. Adecuación de la zona portuaria de Sanxenxo.	<b>1.750.000</b>
<b>Bueu.</b>	Ampliación de la línea de atraque. Departamento de usuarios en Beluso.	<b>1.400.000</b>
<b>Moaña.</b>	Ampliación del muelle mejillonero y rampa varada.	<b>1.305.000</b>
<b>Cangas.</b>	Remodelación de la zona portuaria de Aldán y mejora de abrigo. Departamentos de usuarios.	<b>2.400.000</b>

Fuente: Xunta de Galicia. Consellería de Economía e Facenda. COTOP. Elaboración Propia.



**Ilustración nº 3: Esfuerzo inversor en Parques empresariales en Galicia a propuestos a ejecutar con cargo al Plan Galicia.**

En el mapa se puede examinar cuáles son las áreas territoriales de Galicia que van a conocer una modernización de los parques empresariales. En este sentido, en el mapa se refleja la dotación de capital público. El objetivo fue articular el sistema económico de la fachada costera con las áreas del interior regional.

**VI. A Modo de Epílogo Final: la deuda sigue pendiente.**

En las secciones precedentes hemos tenido la oportunidad de estudiar la situación que ha conocido el esfuerzo inversor en materia de infraestructuras del transporte. Puede aseverarse que la realización inversiones infraestructurales ha ido a remolque de las necesidades reales de Galicia. No se ha evaluado las demandas básicas. En el caso de que ello se hubiese realizado la planificación resultante habría de ser más adecuada a los intereses generales de Galicia. El resultado final seguido fue el enclavamiento territorial prolongado. La estructuración interna del territorio no resultó efectiva hasta que se asiste al Estado de las Autonomías. Por tanto, el retraso en la ejecución de la infraestructura básica destinada a propiciar la articulación y la oferta de conectividad no se comienza a experimentar de manera nítida hasta que se aprueba el Estatuto de Autonomía. Este momento es clave para la política económica del transporte de Galicia. En base a esta norma se procede a realizar el trasvase de competencias procedentes de la Administración Central hacia la C.A.

En el período del Estado de las Autonomías se produjeron tres momentos claves que deberían ser capaces de corregir el retraso en términos de dotación de infraestructuras. Por un lado, la planificación de la Administración Central logra poner en marcha el I Plan Nacional de Carreteras y el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. Estos dos Planes tienen como figuras estrella en materia de infraestructuras a la construcción de la red de Autovías. El segundo momento es la aprobación del segundo PDI. En esta etapa el principal relevo inversor fue para el transporte ferroviario. El tercer momento fue el que dio origen a que se promulgase la ordenación de los transportes por parte de la Administración Autonómica. Este hecho posibilitó la aprobación de Planes sectoriales de transporte por carretera, así como la planificación indicativa en materia de economía. El último documento de importancia para la ordenación del territorio en materia infraestructural lo constituía el PDIG 2001-2010.

A nuestro juicio, en el presente nos encontramos en una encrucijada y en numerosas inconclusiones. La aprobación del Plan Galicia abría una puerta a la dinamización rápida de la inversión en infraestructuras. Un modelo inversor como el diseñado venía a poner a Galicia en la vanguardia de la prioridad inversora española. Por otro lado, se proponía impulsar una auténtica integración del mercado gallego en el conjunto del mercado interior español. En paralelo, se disponían las medidas de actuación oportunas para lograr que la economía gallega experimentase una ganancia en niveles de convergencia real con la de la U.E. El problema a este escenario de buenas perspectivas no se hizo esperar. El nuevo cambio de Gobierno procede a promulgar el PEIT. En el marco de este Plan no se contemplan las prioridades inversoras fijadas en el Plan Galicia. Asimismo, tampoco se logra integrar el programa inversor del Plan Galicia en el marco del PEIT. Por otro lado, la financiación de las inversiones puede poner en peligro la modernización infraestructural de Galicia. El modelo del PEIT aboga por una participación mayoritaria de la iniciativa privada. La concurrencia de este tipo de inversión se fija en el marco del 60%. Por tanto, puede suceder que Galicia no resulte un territorio que cope las prioridades estratégicas del inversor privado. Además, el horizonte temporal del PEIT está fijado para el lapso 2005-2020. En el mismo, las prioridades de modernización de las infraestructuras gallegas no van a conocer un ritmo ejecutor tan relevante como el indicado en el Plan Galicia. Con todo, la encrucijada y las incertidumbres lejos de quedar despejadas se nos agrandan. Ahora no conocemos con precisión cuáles son los derroteros inversores. ¿Será preciso realizar otra planificación? El problema es que no conocemos cuál es la dotación de capital público real que Galicia puede totalizar. Entre medias existe un nutrido número de infraestructuras que corren un severo peligro de no realizarse en los periodos planificados. A título de ejemplo citaremos la modernización de la malla de autovías y autopistas. En segundo lugar, la política del transporte ferroviario está experimentando severas incertidumbres en la componente de los caracteres técnicos y de trazado por el territorio: conexión con la fachada cantábrica, acceso a la Región Norte de Portugal, vertebración interna de Galicia, etc. En esta misma línea, la modernización del puerto exterior de A Coruña y del puerto de Ferrol, pueden correr riesgos de financiación.

## VII. Bibliografía.

- AFXENTIOR, P. & SERLETIS, A. *Analysis of the relationship between government expenditure and GDP in Canada. Public Finance Quarterly.* 19 (3), Julio, pág., 316-333.
- AGUADO, M. J. & JIMÉNEZ, M. *La inversión pública en infraestructura y el Programa de Convergencia.* Cuadernos de Actualidad. Hacienda Pública Española, 5/1992.
- ANDERSON, D. *Investment and economic growth. World Development* 18 (8), Agosto pág., 1057-1079.
- ARGIMÓN, I. GONZÁLEZ-PÁRAMO, J. A. MARTÍN, M. J. & ROLDÁN, J. M. *Productividad e infraestructuras en la economía española. Documento de Trabajo núm. 9.313.* 1990. Banco de España.
- ARGIMÓN, K. & MARTÍN, M. J. *Series de stock de infraestructuras del Estado y de las Administraciones Públicas en España.* Documento de Trabajo núm., EC/1993/7. Banco de España.
- ARROW, F. J. *The economic implications of learning by doing.* Review of Economic Studies. Núm., 29, pág., 155-173.
- ARROW, F. J. & KURZ, M. *Public investment, the rate of return, and optimal fiscal policy.* Johns Hopkins Press. Baltimore.
- ASCHAUER, D. A. *Public investment and productivity growth in the group of seven.* Federal reserve. Bank of Chicago. Economic perspectives. 13. 1989.
- ASHCAUER, D. A. *Is public expenditure productive?* Journal of Monetary Economics. 23. Marzo. Pág., 177-200
- ASCHAUER, D. A. *Does public capital crowd out private sector performance?* Journal of Monetary Economics, 24. Setiembre, pág., 171-188.
- BAJO & SOSVILLA, S. *Does public capital affect private sector performance? An analysis of the Spanish case, 1964-1988.* Economic Modelling. Vol. 10, núm., 3 Julio, pág., 179-185.
- BALLESTEROS, J. F. *El gasto público en infraestructuras.* Cuadernos de Actualidad. Hacienda Pública Española, 9/1991.
- BIEHL, D., *Infraestructuras y desarrollo regional,* pág., 293-310, en: *Papeles de economía española,* núm., 35. Edit. FUNCAS. Madrid.
- BIEHL, D. (Edit.) *The contribution of infrastructure to regional development.* Area de política regional. Comisión de Comunidades Europeas. 1986. Bruselas.
- BIEHL, D., NIEGSCH, D., & NIMMERMANN, P. *Las infraestructuras según el enfoque del desarrollo regional potencial: análisis teórico y empírico,* en: CASTELLS, A., & BOSCH, N.(Edit.) *Desequilibrios territoriales en España y Europa.* 1998. Barcelona.
- BOSCH, A. ESCRIBANO, C. *Las necesidades de gasto de las Comunidades Autónomas. Cinco Estudios sobre la financiación autonómica.* Instituto de Estudios Fiscales. MEH. 1988. Madrid.
- CUNTADA, A. Y PARICIO, J. *Crecimiento económico y desigualdades regionales: el impacto de la infraestructura,* pág., 83-101. Papeles de Economía Española, núm., 51. Edit. FUNCAS. Madrid.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia,* en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. y LOIS GONZÁLEZ, R. C. (Direc.) *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia.* Edit. Excm. Diputación Provincial de Pontevedra. 2004. Pontevedra.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *El tren en Galicia. Aproximación a la política del transporte ferroviario: su contribución al desarrollo regional.* Edit. Excm. Diputación Provincial de Pontevedra. 2002. Pontevedra.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Breves apuntes sobre la dotación de inversión pública en materia de infraestructuras productivas básicas de transportes y su contribución al desarrollo regional de Galicia.* Revista Pontevedra, núm. 17. Edit. Excm. Diputación de Pontevedra.

- GIL CANALETA, C.; PASCUAL ARZOZ, P., & RAPÚN GÁRATE, M. *La política de infraestructuras y equipamientos en la Unión Europea*, en: MELLA MÁRQUEZ, J.M<sup>a</sup> *Economía y política regional en España ante la Erop a del Siglo XXI*. Edit. Akal. Ciencia Regional. 1999. Madrid.
- DRAPER, M<sup>a</sup> & HERCE, J. A. *Infraestructuras*. Documento de Trabajo 93-07. Edit. FEDEA. 1993. Madrid.
- HIRSCHMAN, A. I. *La estrategia del desarrollo económico*. EDIT. FCE. 1981. México.
- FOLGADO, J. *Las infraestructuras españolas ante el Mercado Único Europeo*. Papeles de Economía Española, núm., 48, pág., 124-133.
- MAS, PÉREZ Y URIEL *Estimación de las dotaciones de capital público en España*, Edit. IVIE. MIMEO. 1993.
- MUNNELL, A. H. *How does public infrastructure affect regional economic performance?*, en MUNNELL, A. H. (Edit.) *Is ther a shortfall in public capital investment?* Federal Bank of Boston. Conferencies Series 34
- PÉREZ TOURIÑO, E. *Los efectos económico de las autovías de comunicación con la Meseta*. Edit. Fundación Barrié de la Maza. 1999. A Coruña.
- RUIZ-CASTILLO, J. & SEBASTIÁN, C. *El sistema de financiación autonómica: críticas y alternativas*. En *Cinco estudios sobre la financiación autonómica*. Instituto de Estudios Fiscales. 1988. MEH.
- STERN, N. The determinants of economic growth. *Economic Journal*, núm. 101. Enero. 1991.