Foro de Opinión
del
Club Financiero Vigo

Área del entorno Socioeconómico

A modo de introducción

El Club Financiero Vigo nace en 1993 como una organización privada, de carácter independiente, que reúne a empresarios, ejecutivos y profesionales del sur de Galicia en la defensa de sus intereses, y que quiere contribuir a reafirmar el liderazgo de Vigo en el desarrollo industrial de Galicia y el norte de Portugal. Desde un principio, el proyecto apuesta por impulsar iniciativas que favorezcan los intereses de Vigo, su área de influencia y sus hombres y mujeres de negocios, promoviendo la colaboración e impulsando la cultura empresarial en la zona.

El Club responde también a la necesidad existente entre el empresariado del noroeste peninsular por corporativizarse en tomo a objetivos de interés general que favorezcan la captación de inversiones para el desarrollo de la economía gallega. En este sentido, el Club actúa como grupo de opinión de obligada referencia ante instituciones y fuerzas sociales en todos aquellos temas que afectan a Vigo, su área metropolitana y su economía.

En esta línea, el Club 'Financiero Vigo ha puesto en marcha una serie de foros de opinión, de carácter sectorial, que se articulan en áreas de trabajo y se constituyen como lugares de encuentro, análisis y debate sobre temas de interés general. Entre ellos, destacan los relativos al mundo de la economía, pero sin olvidar otros aspectos que inciden de forma directa en el devenir de la sociedad en la que los empresarios y los profesionales desarrollan su actividad.

Sobre el Foro de Opinión

Cada Foro de Opinión del Club Financiero Vigo está compuesto por grupos abiertos de personas procedentes de diversos sectores empresaria profesionales, así como un Comité Permanente de Trabajo, compuesto por un número reducido de socios del Club que tiene como misión la elaboración de estudios y propuestas para el debate en la Asamblea del Foro.

La selección de temas se realiza por el Pleno del Foro, que presenta a la Junta del CFV una relación de los temas seleccionados. Ésta, a su vez, selecciona el tema definitivo a debatir.

Los miembros de cada foro presentan ponencias que, tras ser debatidas, dan lugar a la elaboración de un documento definitivo que posteriormente será dado a conocer a la opinión pública y las instituciones.

El principal objetivo de estos foros pretende estar en consonancia con un aspecto en que coinciden todos los diagnósticos, como es el desarrollo de estrategias que incidan sobre la cultura y mentalidad de las personas, intentando llevar a cabo una labor lenta de difusión, formación e información, impulsada desde el Club Financiero Vigo. Otro objetivo fundamental es realizar propuestas de proyectos que puedan gozar del consenso y de la implicación de las diferentes instituciones.

Los Foros tienen presente que existen representantes elegidos democráticamente que no pueden ni deben estar al margen de las estrategias de mejora de la situación, pero también son conscientes del papel que debe jugar en democracia la sociedad civil, cuyas capacidades deben ser utilizadas para articular propuestas estratégicas y operativas.

Se trata, pues de corregir individualismos, de neutralizar el alejamiento psicológico y conseguir elementos de vertebración que enderecen la desarticulación social. En todo caso, als propuestas tienen el denominador común de una vocación constructiva, huyendo de cualquier tentación de recrearse en los aspectos negativos del diagnóstico.

Comité Permanente del Foro

Presidente:	Ángel López Soto
Coordinador:	Jesús Bahíllo Fernández
Secretario:	Luis Suárez Gil
Editor:	Juan José Alonso Gestoso
Vocales:	Rafael Ferradáns
	Xosé Luis Outes Ruso
	José Pérez Vilariño
	Enrique Mandado Pérez

Participantes en el Foro

Lois Pérez Castrillo
Julio Pedrosa Vicente
Juan Martínez Domínguez
Reinaldo Iglesias Prieto
Ángel Antonio Cardona Rodríguez
Joaquín Bobillo Fresco

Análisis para el debate

Puerto de Vigo.

Una perspectiva empresarial

Documento nº 4

Aprobado el 16 de septiembre del 2002

Índice

1.Introducción P.11

2.Antecedentes históricos P.12

3. Datos económicos P.14

4. Plan de Inversiones 2001-2005 ..... P.16

5. Relaciones Puerto-Ciudad P.18

6. La gestión de la Autoridad Portuaria ..... P. 20

7. El puerto como factor de crecimiento y desarrollo sostenible

de la economía local. Análisis..... P. 24

8. Conclusiones y sugerencias..... P. 30

1. Introducción

El desarrollo económico y urbano registrado en Vigo durante los últimos años ha colocado a la ciudad en una curiosa encrucijada. Su inevitable apertura al mar, determinada por el aumento en la calidad de vida, amenaza la actividad portuaria, fuente, paradójicamente, del crecimiento social y económico vivido por Vigo a lo largo de su historia, pero especialmente en la segunda mitad del siglo XX.

Importantes sectores de una ciudad, históricamente, portuaria industrial reivindican un futuro en el que el Puerto y las actividades que se desarrollan en sus instalaciones no encuentran fácil acomodo.

Sin embargo, las actividades portuarias son todavía hoy en día un pilar imprescindible en el desarrollo sostenible de los sectores productivos del área metropolitana de Vigo y reclaman mayor espacio. Negárselo supondrá fijar límites al crecimiento de industrias tan vitales para la ciudad como la automovilística, la pesquera, el granito o los astilleros; y, por tanto, decretar su desaparición.

En este contexto, el puerto debe asumir los cambios necesarios para adecuarse a las nuevas exigencias que demanda el tejido industrial de Vigo y su área metropolitana, con el fin de mantener y aumentar los niveles de competitividad y actividad económica, y, al mismo tiempo, dar respuesta a las demandas ciudadanas.

Las páginas que siguen intentarán analizar ese difícil equilibrio al que se ve forzado el puerto de Vigo, pero desde el que irremediablemente deberá dar una respuesta satisfactoria tanto a los sectores productivos como a las necesidades ciudadanas.

2. Antecedentes históricos

Protegidas por la barrera de las islas Cíes y la península de O Morrazo, las 14.000 hectáreas de superficie de agua abrigada de la ría Vigo forman un excelente fondeadero que, factores históricos, no han impedido que se haya convertido en el principal puerto gallego.

Se suele decir que, en Galicia, A Coruña fue el puerto de los Austrias, Ferrol el de los Borbones y que Baiona gozó siempre de una especial atención por parte de la Corona. Pues bien, A Coruña y Baiona fueron durante largo tiempo, el principal obstáculo para el desarrollo sostenible del puerto de Vigo.

Privilegiadas desde los tiempos de Juana II de Castilla, ambas ciudades pleitearon contra Vigo cuando, en pleno siglo XVI, comenzaron arribar buques extranjeros a su bahía; y, nada menos que en tres ocasiones Felipe II hubo de prohibir expresamente, la actividad portuaria de la ciudad. A pesar de todo, desde mediados del siglo XVIII, Vigo fue convirtiéndose en ciudad pujante; en 1783 le fue concedido permiso para el comercio con las Indias, y, en 1791, el ingeniero Giannini proyectó, para ella, un primer puerto de fábrica que nunca llegaría a construirse , por falta de recursos.

Con el siglo XIX se abre una nueva era en la que Vigo y su puerto iniciaron su despegue, apoyado en tres pilares: la industria conservera, apertura de comunicaciones con el interior y el reconocimiento institución; de las potencialidades de su puerto.

Desde comienzos de siglo tiene lugar una inmigración de catalanes que buscan los recursos piscícolas del Atlántico y del Cantábrico y traen Consigo las técnicas de salazón y conserva mediterráneas. Massó se instala en Vigo 1816 y, mediado el siglo, eran ya casi cincuenta las fábricas que trabajaban en el salazón, La industria conservera tiró de la actividad pesquera y, ésta, de las construcciones navales, sobre todo, a medida que las comunicaciones – Camino Real de Benavente (1834), y ferrocarril (1881 y 1893-99) – franquearon el paso de las conservas a los mercados del interior y permitieron a miles de emigrantes embarcar en Vigo para “hacer las Américas”.

En las primeras décadas del Siglo XX, como consecuencia de la enorme corriente migratoria gallega hacia América, Vigo se convirtió en el primer puerto de pasajeros de España, desde el que operaban decenas de compañías navieras extranjeras, como la Royal Mail Steam Packet, Compagnie Generale Trasatlantique o Hamburg-Amerika Linie.

A pesar del enorme movimiento, por entonces contaba Vigo únicamente con dos muelles, uno de piedra, a la altura de A Laxe, y otro de hierro, en el arranque de la actual calle Concepción Arenal, construido gracias a la iniciativa privada.

Tras el paréntesis que supuso la I Guerra Mundial, a partir de 1920 los grandes trasatlánticos volvieron a la Ría. En el año 1921, el movimiento del puerto, entre entradas y salidas, alcanzó los 5.000 navíos, siendo superado en todo el litoral occidental de la península sólo por Lisboa, y no en muchos barcos. Ese mismo año operaban en Vigo 32 compañías de navegación, de las cuales únicamente ocho eran españolas. Y en 1929 unas veinte agencias de consignación atendían 57 líneas marítimas.

A comienzos de los años 60 la instalación de Citroën Hispania (hoy en día PSA Peugeot Citroën) en Vigo, el desarrollo de la Zona Franca y la búsqueda de nuevos caladeros por parte de los armadores, con la aparición de la industria congeladora, supuso un salto cualitativo en los tráficos del puerto.

En los últimos años de la Junta de Obras del Puerto es cuando se acometen otras importantes obras, que tratan de adaptar los muelles e instalaciones a lo que se presenta como nuevos tráficos de futuro. Así en los años ochenta se construye el Muelle de Bouzas, que hoy en día acoge la terminal dedicada al tráfico de automóviles, dando respuesta a la exportación creciente de vehículos fabricados por PSA Peugeot Citroën.

Es también en ese momento cuando la tendencia en el sector de la pesca obliga a construir zonas destinadas al atraque de buques congeladores y a la habilitación de espacios terrestres para el almacenamiento del pescado congelado que nuestros barcos capturaban en lejanos caladeros.

En la década de los años 90 se va consolidando un creciente tráfico de contenedores manipulados con grúa en el nuevo muelle de Guixar.

3. Datos económicos

Hoy en día, el puerto de Vigo se encuentra ubicado en el centro de gravedad de la eurorregión Galicia-Norte de Portugal, y presta servicio a las zonas más desarrolladas de Galicia (zona Sur) y de Portugal (zona Norte), extendiendo su influencia a la Meseta castellana.

Según la memoria anual del Puerto de Vigo, el tráfico movido durante el año 2001 ascendió a 4.109.450 toneladas, con un aumento del 6% sobre el año anterior y un predominio claro (79,71 %) de las mercancías manufacturadas (mercancía general), sobre las mercancías a granel (20,29%).

Entre esta mercancía general diversa se encuentra el pescado congelado, con un total de 479.098 toneladas (+0,92%) descargadas de buques mercantes y de buques pesqueros congeladores; los automóviles y sus componentes, con 667.941 toneladas (+ 1 ,95%); la madera, con 211.7 55 toneladas (+2,85%); y, entre otros, el granito, cuyas importaciones en el año 2001 superaron, por primera vez, a las exportaciones.

Debido a la gran actividad empresarial de los armadores de pesca, exportadores, vendedores, fábricas de conserva y empresas frigoríficas puerto de Vigo es conocido internacionalmente, desde hace muchos años como uno de los principales puertos pesqueros del mundo.

Del tradicional puerto pesquero de O Berbés, de descarga de pesca fresca, se ha pasado al moderno puerto actual que recibe, además de la flota de fresco y salado, la de congelado, cuyas entradas superan en más de cinco veces a la de fresco. La capacidad frigorífica instalada en la zona de servicio del puerto supera los 500.000 metros cúbicos, cifra muy superior a la del siguiente puerto pesquero español y que sitúa a Vigo entre los primeros puertos del mundo.

La pesca fresca subastada en el año 2001 ascendió a 77.178 toneladas, que los compradores-exportadores distribuyeron por una red comercial que se extiende por todo el territorio español, de modo que diariamente salen de O Berbés camiones de pescado con destino a prácticamente todas las provincias españolas. Asimismo se producen envíos a otros países como Italia, Portugal y Francia. Desde hace 50 años las subastas de pesca se mantienen entre las 60 y las 90.000 toneladas y se tienen las mejores calidades de peces, crustáceos, moluscos y cefalópodos, con destino, también a las fábricas de conservas.

Debido a la ya mencionada limitación de los caladeros en mares cercanos, los empresarios vigueses iniciaron hace décadas la pesca de gran altura en mares lejanos, para lo cual tuvieron que construir flotas de pesqueros congeladores.

Al puerto de Vigo llega pesca congelada por dos medios de transporte: en los citados buques pesqueros congeladores, que en su gran mayoría tienen base en este puerto, y que en el año 2001 descargaron 121.90 toneladas; y en buques mercantes, frigoríficos o portacontenedores, cuya descargas ascendieron a 357.108 toneladas.

El total de pesca fresca, salada y congelada manipulada en el año 2001 fue de 563.638 toneladas (+ 1,25%), lo que hace de Vigo el primer puerto del mundo en movimiento de pescado para consumo humano.

En el puerto de Vigo también existen muelles construidos por empresas privadas en régimen de concesión. En estos muelles se manipularon 340.071 toneladas de mercancía general, de las que 267.592 han sido de pescado congelado y el resto de granito y otros.

Los ingresos de las actividades ordinarias del Puerto ascendieron a 3.479 millones de pesetas, los gastos fueron de 2.737 millones, y las inversiones realizadas con fondos del puerto fueron de 1.559 millones de pesetas.

4. Plan de Inversiones 2001-2005

Con la construcción de un Parque Empresarial y Plataforma Logística en Salvaterra-As Neves, como proyecto estrella, el Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria de Vigo para el período 2001-2005 contempla unas actuaciones por importe de 22.675 millones de pesetas. Con este plan inversor, la Autoridad Portuaria quiere dar respuesta a las necesidades de nuevas infraestructuras así como a la mejora de las ya existentes.

a) El Parque Empresarial y Plataforma Logística de Salvaterra-As Neves, con una inversión total en tomo a los 22.000 millones de pesetas y una superficie de más de cuatro millones de metros cuadrados, quiere resolver la falta de suelo existente en la zona portuaria, y convertirse, además, en una opción de primer orden para la ubicación de nuevas empresas que permitirán potenciar la actividad marítima en el sur de Galicia.

Por la envergadura del proyecto, para su ejecución la Autoridad Portuaria de Vigo contará con la colaboración del Consorcio de la Zona Franca, de la Xunta de Galicia y del gobierno central, y también se implicará a la iniciativa privada.

b) Ampliación de la Terminal de Transbordadores de Bouzas, que permitirá disponer de tres líneas de atraque paralelas a las del terminal existente, con una longitud global de 773 metros y calados que oscilan desde los ocho a los 14 metros. Con esta obra se da respuesta al crecimiento que viene registrando en el Puerto de Vigo el tráfico de automóviles, debido al desarrollo de la producción en la factoría del grupo PSA Peugeot-Citroën. La obra permitirá además, aumentar las mercancías embarcadas por medios rodantes, y que se verán potenciadas gracias a la mejora de las comunicaciones terrestres.

c) Ampliación del Muelle del Arenal es otro de los proyectos del Puerto de Vigo, y supondrá un aumento de la superficie de depósito y alcanzar un mayor calado, uniendo los muelles de Guixar y Arenal. Se pretende iniciar las obras en el año 2002.

d) Ampliación del Muelle de Reparaciones de Buques, en Bouzas, en la alineación del dique de Coia. El muro actual de sillería de granito no es apto para atraque por el poco calado existente, por lo que se espera que la ampliación dé respuesta a la creciente demanda de reparación de buques a flote (fundamentalmente pesqueros), agravada en estos momentos con mayores periodos de estancia e inactividad producidos por la crisis del sector pesquero.

e) En el Puerto Pesquero de O Berbés destacan la construcción de una Lonja de Grandes Peces y de Bajura con una superficie superior a los 7.000 metros cuadrados, y la construcción de una Lonja de Mariscos ya en funcionamiento.

f) Pavimentación en Guixar, en la zona nordeste, donde se adaptarán unos 25.000 metros cuadrados con pavimento definitivo para el depósito de contenedores; así como en el Muelle del Arenal, ya que la superficie se encuentra muy deteriorada.

Por otra parte el 21 de mayo de 2002, la Autoridad Portuaria presentó públicamente el proyecto de construcción de un nuevo muelle de trasatlánticos, que incluye la ampliación del puerto deportivo, con la creación de más de mil nuevas plazas de amarre y la puesta en funcionamiento de una escuela pública de vela. Además, se habilitarían varios espacios verdes y miradores sobre la ría. El proyecto carece hasta la fecha de dotación presupuestaria y todavía se encuentra en sus fases más tempranas.

5. Relaciones puerto-ciudad

Estas actuaciones se producen dentro de un clima de diálogo, no exento de cierta polémica con el Concello de Vigo y los de otras poblaciones limítrofes, caso de los concellos de Redondela, Vilaboa, Cangas y Moaña, cuyo objetivo no es otro que el de compatibilizar la eficiente explotación de espacio portuario, su planificación y desarrollo sostenible, con los interés de los habitantes de las poblaciones mencionadas.

Recientemente la Autoridad portuaria ha elaborado Planes de Usos para los cinco municipios, consensuados con los correspondientes gobiernos locales, Y en los que se contemplan diversas actuaciones de integración del Puerto en la población, como pueden ser paseos marítimos.

En el caso de Vigo ya existe un Plan Especial del Puerto, aprobado por la corporación, y en el que se recogen varias actuaciones destinadas al uso general de los ciudadanos, financiadas en gran medida por la Autoridad de Vigo y que forman parte del proyecto conocido como" Abrir Vigo al Mar", y que se encuentra en fase de ejecución.

Recientemente se aprobaron algunas modificaciones a este Plan Especial que van a permitir, entre otras cosas, que el viejo inmueble de Casa Mar, destinado en su día a la actividad frigorífica, se convierta en un Palacio de Congresos-Auditorio, abriendo también la posibilidad de dotarlo de otras instalaciones de servicios.

De forma complementaria a esta actuación se abordará la construcción de un paso inferior que transcurra bajo el sistema general viario e inmediaciones del citado edificio. La superficie sobre la losa superior de dicho paso se organizará de tal manera que se genere una zona verde, al mismo tiempo que se permita la accesibilidad rodada al complejo dotacional y la comunicación entre las zonas e instalaciones portuarias colindantes.

Otro proyecto consensuado entre la Autoridad Portuaria y el gobierno local va a pennitir la conexión a través de la zona portuaria, y mediante la construcción de un túnel, entre el vial inferior ya existente en las Avenidas y el nudo de Isaac Peral, con la correspondiente comunicación directa con la Autopista del Atlántico. Esto se traducirá en una sensible mejora de la circulación rodada, al eliminarse una parte muy importante del tráfico pesado en el centro de la ciudad.

Otros acuerdos alcanzados entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Vigo supondrán la modificación de la zona de servicio del puerto, con la exclusión de los ámbitos de Alcabre-Bouzas y A Lagoa y Ríos, en Teis, que permitirá ejecutar sendos proyectos de regeneración del litoral.

Otra actuación, en marcha, y que tiene gran interés para la parroquia de Bouzas, es la referida a la construcción de un Centro de Enseñanza Secundaria, proyecto este en el que está implicada también la Xunta de Galicia, ya que será la Consellería de Educación la encargada de la construcción y dotación del Instituto.

Por último, hay que señalar el pabellón polideportivo y el campo de fútbol de Bouzas, ubicados en sendas concesiones administrativas otorgadas por la Autoridad Portuaria de Vigo al Ayuntamiento de la ciudad.

En el caso de Redondela, la Autoridad Portuaria de Vigo está llevando a cabo un acondicionamiento del borde litoral en Chapela que será destinado al uso general.

6. La gestión de la Autoridad Portuaria

Desde el punto de vista económico, la gestión de la Autoridad Portuaria está orientada a reducir el tiempo de paso de la mercancía. La importancia de esta cuestión se aprecia a través del valor de la mercancía, a precios de mercado, que pasó por el puerto en el año 2001 y que superó los 11.000 millones de euros, es decir los 1,8 billones de pesetas. Ese ingente capital estuvo improductivo durante todos los días que la mercancía permaneció en puerto, por tanto cualquier reducción de los tiempos medios de estancia supondría, en términos de interés de capital productivo, considerables sumas de dinero para la economía de la zona de influencia del puerto. La Autoridad Portuaria calcula que cada día de reducción de la estancia media en puerto supondria un ahorro de 1,2 millones de euros (200 millones de pesetas) en términos de interés del capital.

Por el contrario, cualquier aumento en el tiempo medio de paso de la mercancía por el puerto, además del incremento de costes en términos de interés de capital improductivo, produciria perturbaciones en los procesos productivos, tanto industriales como comerciales. Esta perturbación se agigantaría en el caso de empresas con procesos basados en métodos productivos como el "just in time" y otros similares, en los que se cuenta con un stock mínimo basado en una gran fiabilidad del tiempo total del transporte, como es el caso de la industria automovilística.

Sin embargo, la reducción del tiempo de paso de la mercancía por el puerto no es una cuestión fácil ya que depende de una gran cantidad de agentes, públicos y privados, con intereses cruzados y a veces contrapuestos, y no siempre conscientes de que está en juego la competitividad de muchas de las empresas ubicadas en la zona de influencia de nuestro puerto.

La Autoridad Portuaria considera que debe ser ella la entidad llamada a coordinar las actuaciones necesarias para reducir, constantemente, el tiempo de estancia en puerto de la mercancía. En este sentido, y sin todavía apoyo legal suficiente, la Autoridad Portuaria de Vigo está en contacto directo con diversos consejos asesores de usuarios, y con representantes de las distintas Administraciones Públicas con competencias en el puerto, para impulsar un proceso en el que todos los servicios a prestar se realicen en menor tiempo y con mayor calidad.

Desde un punto de vista técnico el futuro del puerto está orientado también, a realizar actuaciones que permitan la reducción del tiempo de paso de la mercancía por el puerto. Para ello es preciso tener presente que el puerto se encuentra, prácticamente en su totalidad, rodeado por el casco urbano de una ciudad congestionada, víctima de un crecimiento muy rápido y desordenado, que carece de espacios para el ocio y disfrute de los ciudadanos.

Esta situación provoca una gran presión de la ciudad sobre el puerto en busca de una mayor apertura de su frente marítimo. El resultado de todo ello es la práctica imposibilidad de que el puerto pueda ampliar sus instalaciones, y de que cualquier propuesta de expansión se vea muy contestada.

La Autoridad Portuaria trata de hacer compatibles las tres siguientes variables de las que depende el desarrollo portuario:

- Disponer de infraestructuras de todo tipo que permitan el paso rápido de la mercancía por el puerto.
- Responder positivamente al clamor ciudadano que solicita una mayor comunicación con el frente marítimo.
- Prever la ampliación de sus instalaciones, con la mínima ocupación de lámina de agua, para atender al desarrollo sostenible de la zona de influencia del Puerto.

Para ello, las futuras actuaciones de la Autoridad Portuaria quieren encaminarse a una mejora continua de sus sistemas de gestión aprovechando todo el potencial que ofrecen las nuevas tecnologías. Asimismo, previo análisis profundo de sus instalaciones actuales, se facilitará el acceso ciudadano a la mayor longitud / superficie posible de fachada maritima. Y, finalmente, se abordarán las obras de ampliación que la Autoridad Portuaria considere "imprescindibles y plenamente justificadas".

La Autoridad Portuaria es consciente de las extraordinarias dificultades que van a existir, tanto previa como durante la ejecución de muchas de estas actuaciones. Por ello, proyecta dos tipos de actuaciones:

a) Creación de un cluster portuario

b) Adopción de medidas ambientales más allá de las legalmente exigibles.

Por último, desde un punto de vista jurídico, el futuro del puerto de Vigo está orientado a promover una serie de reformas que permitan profundizar en la citada reducción del tiempo de paso de la mercancía por el puerto que es la idea básica que de un modo constante presidirá todas actuaciones futuras de la comunidad portuaria. Para ello, la Autoridad Portuaria considera imprescindibles ciertas reformas legales:

a) Liberalización de los servicios portuarios para mejorar su competitividad y su calidad. En este sentido, la Autoridad Portuaria merece una consideración especial a los servicios de estiba y desestiba de buques, cuya reforma considera "necesaria" y en torno a la que demanda un amplio consenso político-social previo.

Por esta razón, la Autoridad Portuaria de Vigo ha solicitado el apoyo de la clase empresarial para solicitar al Gobierno la excepcionalidad del régimen del servicio público de estiba para determinados tráficos "sensibles" para la economía regional.

Este "paso previo", "perfectamente compatible con la legislación actual", vendría a ir "preparando" la reforma y consolidaría situaciones al filo de la legalidad, que la práctica diaria va propiciando.

b) Reforzamiento legal del papel de la Autoridad Portuaria de Vigo como agente que lidere y coordine una comunidad portuaria en la que las actuaciones de todos sus componentes, desde el más importante hasta el más pequeño, estén presididas por el principio de que "el tiempo de paso de la mercancía siempre puede reducirse".

c) En el otorgamiento de las licencias municipales de obra y actividad por las actuaciones a llevar a cabo por los concesionarios de la Autoridad Portuaria, se deberá tener presente que el tiempo es una variable fundamental en la prestación de los servicios en el puerto.

La Autoridad Portuaria opina que una reforma en este sentido abreviaría considerablemente la puesta en marcha de actuaciones privadas, con la consiguiente repercusión en la competitividad de los servicios portuarios.

7. El puerto como factor de crecimiento y desarrollo sostenible de la economía local. Análisis.

El puerto continúa siendo uno de los pilares de la economía de Vigo. Las actividades que se desarrollan en sus instalaciones representan aproximadamente el 40% del producto interior bruto de Vigo y su área metropolitana. Del puerto dependen 22.885 empleos directos y 130.000 empleos indirectos, con más de 750 empresas armadoras y otras relacionadas con el sector de la pesca desarrollando sus actividades en las instalaciones portuarias, en donde operan anualmente más de 2.500 buques mercantes, que lo convierten en la puerta de salida de la mayor parte de la producción generada en Vigo y su área metropolitana.

Ante estas cifras, parece evidente el impacto social y económico del puerto en la actividad productiva de Vigo y los municipios de su área metropolitana y, sin embargo, cualquier obra de ampliación y/o mejora de las instalaciones provoca siempre tensiones y debates ciudadanos que ponen en tela de juicio la necesidad de los proyectos.

Como muy bien se encargó de destacar el equipo redactor del Plan Estratégico, la diferencia entre Vigo y otras ciudades portuarias que quieren recuperar parte de su costa marítima para el disfrute ciudadano es que la actividad de su puerto continúa en aumento. Tal hecho provoca que puerto y ciudad compitan por los mismos espacios para diferentes usos y por las mismas infraestructuras de transporte para distintos consumidores.

Lo que es evidente es la imposibilidad de trasladar a otra zona de la ría o sus inmediaciones las instalaciones portuarias. Todos los estudios realizados hasta la fecha coinciden en constatar la inviabilidad de tal posibilidad. No parece aceptable iniciar la construcción de un nuevo puerto de la envergadura del existente fuera de su localización actual, perdiendo de este modo el abrigo de la misma y agrediendo un entorno básicamente virgen. Debe tenerse en cuenta además el coste de sustitución de la infraestructura existente y los efectos negativos del alejamiento de esta fuente de puestos de trabajo.

Llegados a tal punto, parece inevitable que las necesidades ciudadanas y las de las actividades portuarias alcancen un punto de equilibrio en el destino que se dé a los usos del litoral.

Autoridad Portuaria y Concello de Vigo deberían establecer prioridades en este sentido. Ambos usos, portuario y ciudadano, son complementarios, pero se requiere de una acción concertada entre los actores de la ciudad, con una importante inversión pública. La convivencia en el uso de los espacios estratégicos de la ciudad constituye uno de los aspectos relevantes del reciente diagnóstico de la ciudad.

El estudio explicaba como la apertura de la ciudad al mar no es sólo consecuencia de las nuevas pautas culturales, sino que se basa además en las necesidades y demandas que surgen a medida que se produce el desarrollo económico y urbano de Vigo. La ciudad se encuentra muy densificada con escasas áreas libres, situación que acentúa la necesidad de disponer de espacio abierto de cara a la ría.

La reciente oferta de intercambio de la Estación Marítima a la ciudad realizada por parte de la Autoridad Portuaria, así como su proyecto de unir la ampliación del muelle del Areal y la construcción de un nuevo muelle de trasatlánticos, para crear un paseo de tres kilómetros de largo rodeado por el mar, son dos buenos pasos hacia esa apertura de la ciudad al mar, que se vería completada, pero no limitada, con el centro comercial que se prevé construir en la antigua Sanidad Exterior. A estas actuaciones podrían seguir otras destinadas a la creación de equipamientos colectivos y espacios abiertos para la ciudad a través de la reordenación del espacio portuario para compatibilizar los intereses y demandas de uso tanto de las empresas como de los ciudadanos.

Sin embargo, esta reordenación se ha de producir teniendo presentes los derechos e intereses de las empresas hoy en día asentadas en terrenos portuarios. El puerto es, ante todo, una empresa de servicios que, en el caso de Vigo, desempeña una misión fundamental en la fisiología de su tejido productivo. Como tal empresa, ha de ser competitivo en relación con otros puertos de áreas marítimas más o menos próximas y, en ese sentido, una merma de su oferta de servicios sólo perjudicaría a la actividad social y económica de Vigo y su área metropolitana.

En este contexto habría que congratularse por iniciativas como la creación de la plataforma logística de Salvaterra, que está destinada a convertirse en un centro logístico y de distribución intermodal especializado en el tratamiento del tráfico marítimo manipulado en el puerto. En esta zona las empresas deberían aprovechar el intercambio modal para desarrollar, en el momento de la ruptura de la cadena de transporte, una serie de operaciones que permiten aumentar el valor de la mercancía.

Los puertos secos, cerca de los grandes centros de producción y distribución, están alejados del litoral. Se conectan entre ellos y con los puertos marítimos a través de redes ferroviarías, muchas veces gestionadas por operadores privados, así como autopistas y autovías. De esta manera se consigue ampliar el ámbito de influencia de los puertos y mejorar la capacidad exportadora del conjunto.

Pero obviamente la creación de una plataforma de estas características no pondrá fin completamente a las necesidades de almacenaje de las instalaciones portuarias que, por muy reducidas que sean, siempre serán necesarias para aquellos casos en los que las mercancías no precisen ser manipuladas o, sencillamente, sus destinatarios estén mucho más cerca del mismo puerto que de la plataforma de Salvaterra.

Además, para desarrollar este tipo de plataformas son necesarias buenas comunicaciones (idealmente ferroviarías) no sólo entre ellas, el puerto y los centros de producción, sino también con el resto del territorio. De ahí la necesidad de modernizar las actuales redes del área metropolitana de Vigo pero también las que unen al sur de Galicia con el resto de la Comunidad Autónoma, Portugal y, principalmente, la Meseta, para que desde ahí puedan salir las mercancías con rapidez al resto del España y la Unión Europea.

Los tiempos de navegación a las costas gallegas con respecto a los grandes puertos europeos reducen los trayectos en dos o tres jornadas. En este contexto, proyectos como la llegada del Tren de Alta Velocidad (TAV) presenta grandes expectativas ante la posibilidad de transportar en menos de 18 horas cierto tipo de mercancías que, de otro modo, tardarían el doble o triple de tiempo en alcanzar por barco su puerto de destino en el centro y norte de Europa.

Pero las necesidades de comunicación terrestres no se reducen únicamente a las ferroviarias. Existe una gran urgencia en mejorar la comunicación por carretera del puerto. Ahora hay una buena comunicación entre el grupo PSA Peugeot Citroën y el muelle de Bouzas, pero sólo entre la fábrica y el muelle. Para otros destinos existen graves problemas, como por ejemplo ocurre con los coches que se transportan desde la fábrica al exterior por carretera. La carencia de salidas provoca enormes atascos y retrasos. La urgencia en la construcción de la segunda circunvalación de Vigo es clamorosa. Sacada a concurso por el Gobierno central en mayo del 2002, las expectativas más optimistas calculan que el final de las obras tendrá lugar durante la segunda mitad del 2004. El puerto necesita salidas de la ciudad para agilizar el transporte de vehículos. Como ejemplo vale la pena citar el impacto de la Construcción del cinturón directo entre la fábrica del Grupo PSA Peugeot Citroën y Bouzas. Esta circunvalación permitía en el año 2001 que 28.000 semiremolques evitasen el tráfico por la calle Coruña, además de todos los portavehículos, 57.000 viajes de ida y vuelta. Es decir, en total 130.000 mil movimientos que ahora ya no tienen que pasar por el centro de la ciudad. Si no se hubiera construido la circunvalación y no existiera Bouzas todos esos coches tendrían que circular de la fábrica hacia la ciudad.

Otro aspecto a tener en cuenta es el impacto en el aumento del calado de los buques que hoy en día salen de los astilleros y que supone una carga añadida sobre las instalaciones portuarias y los servicios que deben prestar las compañías que los abastecen. Si hasta hace pocos años siete me- tros eran calado suficiente para el atraque de estos barcos, las necesidades actuales requieren de hasta once metros para mantener y poder incrementar el tráfico portuario. Éste está sujeto en la actualidad a fuertes presiones fruto de la competencia existente en el sector. El desvío de los puntos de amarre, carga y descarga se consigue muy fácilmente y puertos alternativos ofrecen menores costes y mejores instalaciones. En este contexto, toda la polémica desatada en torno a las obras de ampliación del muelle situado entre el Areal y Guixar es claramente negativa para el puerto y la ciudad. Existen países con un mayor respeto medioambiental que España en los que este tipo de iniciativas no levantan ni mucho menos polémicas como la que se ha generado en torno al Areal, porque existe un consenso en torno al modelo de puerto desea- do. En Vigo, la ampliación de los terrenos portuarios debería plantearse siempre de la forma menos lesiva para el medio ambiente. Los avances de ingeniería permiten claros logros en este sentido.

Estas actuaciones deberían servir para posicionar al puerto de Vigo entro del sistema de puertos nacionales y europeos (especialmente los por- 19ueses). En el caso español, no cabe duda de que los puertos más importantes son, básicamente, cuatro:

- **Barcelona**, tradicionalmente el puerto más importante y el que concentra gran parte de la carga que distribuye por el resto de la península.

- **Valencia**, probablemente el puerto de más futuro como consecuencia de su ubicación a menos de cuatro horas por carretera de las áreas industriales de Madrid, Zaragoza, Barcelona y la propia Comunidad de Valencia. Sin olvidar el importante flujo exportador de la Autonomía de Murcia y la zona oriental de Andalucía.

- **Algeciras**, imprescindible por su ubicación natural como puerta de entrada y salida al/del Mediterráneo y, por lo tanto, centro redistribuidor de cargas atlánticas y mediterráneas.

- Y, por último, **Bilbao**, que siempre mantendrá un tráfico necesario para toda la importante zona industrial del País Vasco y de su entorno.

En el caso de Portugal:

- El puerto de **Lisboa** mantiene un volumen de movimientos muy importante como consecuencia de su capitalidad, la importante concentración de población que existe en su entorno y la fuerte tradición de intercambios con países africanos y asiáticos.

- **Oporto**, por otra parte, tiene un puerto de muy difícil crecimiento por las condiciones naturales que lo rodean y que no se ajustan a la agilidad que demanda el transporte marítimo moderno. Sin embargo, la herencia de los asilamientos nacionales anteriores al Tratado de la Unión Europea aún le permiten mantener un volumen de tráfico superior a Vigo.

Como consecuencia de las nuevas comunicaciones por carretera, el puerto de Vigo debería seguir con la tendencia actual de ganarle tráfico a Bilbao y Oporto, y el día que sus comunicaciones ferroviarias estén a la altura de las del resto de la Unión Europea se podría producir un salto cualitativo todavía difícil de predecir pero de indudables consecuencias positivas para el aumento de los tráficos.

El puerto vigués posee una serie de peculiaridades en relación con otros puertos que aumentan su atractivo como punto de descarga:

- Se trata de un puerto primordialmente dedicado a la pesca fresca y congelada.
- Es líder en Europa en descargas de pesca fresca y congelada.
- Presenta excelentes oportunidades para agrupar la circulación de pescados frescos y congelados.
- Tiene más de 700.000 metros cúbicos de capacidad en cámaras frigoríficas en su entorno.
- Posee un medio ambiente acogedor para la instalación de las industrias de la pesca.
- Ofrece una amplia experiencia profesional en la manipulación de la pesca.
- Concentra a un amplio número de empresas especializadas en la extracción, comercialización, transformación, reparación de buques, etc.
- Cuenta con un buen parque de camiones en el puerto. -Disfruta de buenas conexiones aéreas y por carretera.
- Tiene una terminal automovilística que ya es la segunda de España (tanto en cifras de movimiento como de capacidad) y que con las obras en marcha estará entre las mejores terminales ro-ro de Europa.
- Dispone también de una terminal de contenedores ya consolidada y con unos crecimientos superiores al 10 por ciento anual acumulativo.

8. Conclusión y Sugerencias

La adaptación del puerto a las necesidades del tejido productivo que lo rodea pasa necesariamente por la mejora continua de las instalaciones técnicas y la homogeneización de las condiciones de tratamiento administrativo y fiscal de los buques y las mercancías. Elementos tales como la posibilidad de actividades logísticas y de distribución, la conexión eficiente con el transporte terrestre (con operadores de transporte intermodal que aseguren la distribución de las mercancías en el interior de un hinterland cada vez más extenso), la calidad global de los servicios (asegurada por un plan de calidad total concertado entre los responsables de la actividad portuaria y los usuarios del puerto), la mejora de la transferencia de la información y la rapidez de los trámites administrativos (telematización integral) o la gestión empresarial (estabilidad laboral, especialización y profesionalización, política comercial activa, etc.) serán los mayores atractivos de un puerto competitivo.

La indeterminación del futuro comporta la necesidad de prever reservas de suelo y realizar estudios de evolución de mercado y de las condiciones económicas que puedan afectarlo, con márgenes de seguridad que permitan asumir los avances tecnológicos y los cambios socioeconómicos. Por ello es necesario anticiparse a las mutaciones y hacerlas posibles, creando las condiciones necesarias para permitir determinadas actividades que deberán ser atraídas por una adecuada política de promoción y una estrategia agresiva de captación de mercado.

Los objetivos básicos serian dos:

1) **Optimizar los usos de los espacios portuarios, reconsiderando aquellos que no estén directamente ligados al litoral y que podrían ser relocalizados, para abrir la ciudad al mar, cuando no existan conflictos con la actividad portuaria, y garantizar la presencia de empresas que realmente necesiten de la proximidad al litoral para el desarrollo de sus actividades.**

La Autoridad Portuaria dispone de terrenos cuya dedicación al disfrute por parte de los ciudadanos no entraría en conflicto con la actividad del puerto. Es obvio que el casco urbano de Vigo carece de suficientes espacios de ocio y esparcimiento próximos al mar. El crecimiento y las propias necesidades económicas de la ciudad a lo largo de su historia

provocaron que el puerto y todas las actividades ligadas a él ocuparan la mayor parte de la franja costera del casco urbano. La ocupación no fue inútil. Un gran número de empresas trabajan en la actualidad en el puerto de Vigo y de él dependen miles de puestos de trabajo directos. Sin embargo, la creación de esos espacios de ocio y esparcimiento no debería ser incompatible con el desarrollo sostenible y modernización de las instalaciones portuarias, y tendría que ser considerada desde el inicio de las actuaciones. Por otra parte, la ampliación de los terrenos portuarios debería plantearse siempre de la forma menos lesiva para el medio ambiente y bajo el estricto cumplimiento de las normas vigentes. El mantenimiento del equilibrio entre las necesarias medidas medioambientales y la modernización del sistema productivo debe de ser un objetivo común y no diferenciado.

2) **Potenciar la ampliación del hinterland a través de la creación de la plataforma logística (puerto seco) y la urgente mejora de la conexión con el transporte terrestre, especialmente con el ferrocarril, y desarrollo de actividades logísticas y de distribución.**

En la actualidad sólo las comunicaciones aéreas y las autovías son bastante adecuadas, pero el ferrocarril es la asignatura pendiente. Es urgente la mejora de la calidad de los servicios urbanos, especialmente el transporte. Se trata de conectar por medio de una línea de ferrocarril cinco puntos vitales del entorno de Vigo y su área, como son los centros de producción y distribución más importantes de la ciudad, la estación de ferrocarril, las instalaciones portuarias de Bouzas, el nuevo puerto seco y As Gándaras de Porriño.

El objetivo es reducir los enormes costes originados por el escaso nivel de intermodalidad existente entre los diferentes modos de transporte en una zona congestionada urbanísticamente como es Vigo y su área. Uno de los factores que originan mayores frenos para un desarrollo urbano sostenible de la economía de Vigo y su área son los estrangulamientos que se observan en el ámbito urbanístico, a los que está sometida tanto la ciudad como su entorno.

La mejora de las infraestructuras ferroviarias permitiría unir un centro de producción de básica importancia para la economía de la ciudad como PSA Peugeot Citroën con tres centros de distribución, por una parte, las instalaciones portuarias de Bouzas, de donde se exporta una gran parte de la producción de la mencionada factoría y, por otra, con el centro de

expedición almacenaje existente en As Gándaras de Porriño y la futura plataforma logística de Salvaterra.

Esta línea de ferrocarril sería un catalizador para el desarrollo económico sostenible de la zona metropolitana de Vigo y su área, especial- lente la zona sur, al mejorar su infraestructura y la consiguiente reducción en los costes de transporte. Incrementaría la intermodalidad al unir la estación de ferrocarril con la terminal de Bouzas y Guixar con Bouzas. Podría ser utilizada como una línea estratégica en el desarrollo sostenible de la ciudad al contribuir a diseñar nuevas líneas de comunicación que contribuirían eficazmente a solucionar la congestión del tráfico rodado en la ciudad.

Junto a estas actuaciones, serían necesarias otras que servirían para centrar la actividad portuaria de los próximos años y posicionarlo dentro del sistema nacional y europeo de puertos:

- Crecer, fundamentalmente, compitiendo con nuestros vecinos de Oporto y Bilbao.
- Diversificar la carga manteniendo la importancia de la pesca, los automóviles y los contenedores.
- Coordinar y potenciar para obtener mayor agilidad y, por lo tanto, mejor competitividad de precios a todos los organismos que con- fluyen, necesariamente, en el trabajo portuario y que dependen fundamentalmente del Gobierno central:
    - Aduanas, dependiente del Ministerio de Hacienda
    - Sanidad Exterior, del Ministerio de Sanidad.
    - Servicio Fito-sanitario (Animal y Vegetal), del Ministerio de Agricultura.
    - Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de la Exportación (SOIVRE), del Ministerio de Economía.
    - Otros varios: Industria, Patrimonio

En este sentido, también sería conveniente enriquecer la composición del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria permitiendo una mayor representación empresarial. Aunque la ley de Puertos establece la composición de los consejos de administración, la ampliación del número de representantes de los usuarios del puerto, a través de sus

asociaciones sectoriales, debe ser una demanda irrenunciable de las asociaciones empresariales. En la actualidad, los consejos están integrados por una amplia mayoría de representantes de las administraciones central, autonómica y local, e, indirectamente, por los usuarios a través de una pequeña representación de la Confederación Provincial de Empresarios, la Cámara de Comercio y la Asociación de Consignatarios.

La puesta en funcionamiento de un cluster de empresas portuarias, en el que actualmente trabajan los usuarios del Puerto de Vigo, sería también un paso positivo en el proceso de modernización del puerto. Los beneficios de un cluster de las características del que ya existe en el sector automovilístico beneficiaría poderosamente a un sector, el portuario, que debería quedar definitivamente abierto a la libre competencia, acabando de una vez por todas con los monopolios aún existentes y que tanto perjuicio han ocasiona- do al desarrollo del puerto de Vigo en el pasado.

A modo de conclusión

El Club Financiero Vigo ha pretendido con este documento contribuir a la reflexión y promover el debate en torno a temas que están en la actualidad diaria de Vigo y su área.

Sin embargo, el objetivo del Club Financiero Vigo es mantener abierta esta tribuna a la participación, no solamente de los empresarios, ejecutivos y profesionales socios del mismo, sino también a todos aquellos sectores de la sociedad civil que estén interesados en dar a conocer ideas e impulsar iniciativas que tengan como objetivo el desarrollo económico, social y cultural de Vigo y su área metropolitana.

Los análisis y propuestas contenidos en este cuaderno y que dejamos abiertos a la critica y a las aportaciones que se nos quieran hacer tienen como objetivo invitar al debate abierto y servir de soporte para la reflexión a las instituciones implicadas y a la propia sociedad en la que estamos inmersos.

A este cuadernillo, le seguirán otros de tipo sectorial, en los que trataremos de seguir en la línea de trabajo, independencia y participación que nos hemos marcado y que constituyen el eje central de nuestra razón de ser.