

Incidencia económica del Eje Atlántico

Josu de Lapatza Urbiola

Presidente de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Álava

SUMARIO: I. EUROPA AVANZA EN SU UNIÓN.- II. CAMBIOS EN LA GEO-ECONOMÍA EUROPEA.- III. LA EURORREGIÓN ATLÁNTICA.- IV. RIESGOS DE PÉRDIDA DE CENTRALIDAD SOBRE LOS EJES PARA EL PAÍS VASCO.- V. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS.

I. EUROPA AVANZA EN SU UNIÓN

La voluntad de los europeos de empujar con decisión un proceso de integración continental está cambiando profundamente a Europa.

La trayectoria desde el mercado común, pasando por el mercado único y llegando a la unión económica y monetaria y la intensificación y crecimiento de los intercambios comerciales dentro de la Unión y de las inversiones recíprocas están teniendo un efecto, yo diría, de acrisolamiento del continente.

Por otro lado, la aplicación de normas comunes, el desarrollo progresivo de políticas unitarias de ámbito europeo y la creciente tendencia armonizadora de las cuestiones que requieren una aproximación paulatina a su homogeneización, están gobernando el rumbo de la nave comunitaria, a cuyo bordo nos encontramos juntos.

La escala a la que debemos contemplar ya casi todo es la continental, como mínimo, e imputando también las perspectivas de la ampliación de la Unión Europea a otros países cuya adhesión tiene ya un horizonte temporal concreto. Además, estamos inmersos en un proceso de globalización económica que nos determina.

II. CAMBIOS EN LA GEO-ECONOMÍA EUROPEA

La intensificación de la ósmosis microeconómica en Europa y la tendencia de crecimiento están dando lugar a *transformaciones, lentas pero profundas*, en el mapa geo-económico del continente.

Debido básicamente a los distintos ritmos de crecimiento económico por países, grandes áreas económicas y/o regiones, se detectan *cambios* de relevancia en la dinámica económica comparada de las regiones europeas y en la *distribución espacial* de la actividad económica.

Dichos cambios son la resultante que obedece a un conjunto complejo de causas, acorde con la complicación del mundo en que vivimos.

Entre esas causas puede citarse, de forma no exhaustiva, la ubicación respecto a los grandes ejes de desarrollo, la especialización empresarial en sectores más o menos maduros y más o menos emergentes, la eficiencia de la Administración Pública, la política empresarial de investigación y desarrollo, la calidad de la gestión empresarial, la formación de los recursos humanos, la gestión del conocimiento o la dotación de infraestructuras de transporte y comunicaciones que estimulan o dificultan la accesibilidad.

De resultados de todo ello, en Europa estamos conociendo, en términos generales, una mayor concentración de dinamismo y de desarrollo económico en el área conocida como "la gran banana" o "*dorsal*" europea.

Comprende una amplia área central del continente que va desde los Países Bajos y Bélgica hasta el norte industrializado italiano y que integra la mayor parte del territorio de la antigua República Federal Alemana, es decir, el oeste alemán, y el este de Francia.

Esta “dorsal” europea se prolonga hacia el sudeste británico (zona de Londres) y se ramifica en el sur hacia el centro de Italia y hacia el levante español, para formar un arco a lo largo de la costa mediterránea española, francesa e italiana conocido como “*norte del sur*”.

La “*dorsal*” y sus extensiones se está revelando en los últimos lustros como el área económica europea más *potente y dinámica*. Ejerce una fuerza centrípeta que tiene como efecto absorber pesos relativos crecientes de población y producción y aumenta sus distancias, en muchos indicadores de poder económico, en relación a otras regiones que quedan en posición periférica.

III. LA EURORREGIÓN ATLÁNTICA

Este es el caso del llamado “*eje atlántico*” que comprende las regiones de la fachada atlántica europea: Baja Normandía, Bretaña, Loira, Poitou-Charentes, Aquitania, País Vasco, Navarra, Rioja, Cantabria, Asturias, Galicia, Castilla-León y las regiones Norte y Centro de Portugal.

En el caso ibérico considero integrantes del eje atlántico aquellas regiones cuya accesibilidad “natural” a Centroeuropa se hace normalmente por Irún como paso pirenaico oeste.

El eje atlántico así definido es una *eurorregión periférica*, con visos ciertos de acentuar ese carácter, habida cuenta de la ampliación de la Unión Europea hacia los países del Este, lo que va a reforzar la centralidad de la dorsal y a acrecentar su dominio dentro del continente por ampliación de su influencia, más todavía si cabe, sobre los nuevos futuros socios de la Unión.

Permítanme exponerles unos sencillos datos que, en mi opinión, ilustran el carácter periférico del eje atlántico.

En su tramo francés, las cinco regiones que antes he mencionado suponen el 26,5% de la superficie, el 20,5% de la población y el 17,4% del Producto Interior Bruto.

En Portugal, las regiones Centro y Norte (Oporto), dejando fuera Lisboa, Alentejo y Algarve, aportan el 49% de la superficie, el 52,8% de la población y el 45,5% del P.I.B.

Entre nosotros, las 7 regiones integradas en el eje atlántico suponen el 32,1% de la superficie del Estado español, el 24,3% de la población y el 23,4% del Producto Interior Bruto.

En 1975 las regiones españolas del eje aportaban el 27% de la población y el 26,3% del P.I.B. En 1985 dichos porcentajes habían bajado al 26% y 24,8% respectivamente y en 1.998 a los ya mencionados 24,3 y 23,4%.

Por lo tanto, en los 10 años duros que engloban la crisis de la segunda mitad de los años 70 y primeros 80, el eje atlántico perdió peso relativo de 1 punto en población y de 1,5 puntos en P.I.B.

En los 13 años que van del 85 al 98, el eje atlántico cayó 1,7 puntos de peso relativo en población y 1,4 puntos en P.I.B. La crisis aguda de los años 92 a 94 se manifestó, pues, más virulentamente en las regiones atlánticas, si bien la recuperación posterior ha suavizado la caída.

En el último cuarto de siglo, globalmente, el eje atlántico español vio reducirse su peso relativo respecto al total del estado en 2,7 puntos de población y 3 puntos de P.I.B.

Por lo que se refiere a las cifras de comercio exterior, las regiones atlánticas españolas cubrían el 27,3% de las exportaciones y el 20,7% de las importaciones en 1994 y dichos porcentajes han pasado al 29,2% de las exportaciones y 21,5 de las importaciones en 1.998.

Si nos atenemos a datos del Valor Añadido Bruto generado por el sector industrial, las regiones del eje atlántico español aportaban el 32,3% de la producción industrial en 1975, porcentaje que bajó al 28,5% en 1985 y se estabilizó entre los años 85 y 93.

Por lo que se refiere a las cifras de comercio exterior, las regiones atlánticas españolas cubrían el 27,3% de las exportaciones y el 20,7% de las importaciones en 1994 y dichos porcentajes han pasado al 29,2% de las exportaciones y 21,5% de las importaciones en 1998.

Hay que tener en cuenta que prácticamente el 75% del comercio exterior de la eurorregión se realiza con nuestros socios europeos, lo que genera un flujo nutrido de bienes, tanto de adquisición como de entrega intracomunitarias.

Este aspecto de los intercambios comerciales es el que parece haber mejorado relativamente con el tiempo en el seno de las relaciones de la zona atlántica española.

Globalmente, estamos hablando de una macrorregión europea que se asienta sobre 351.000 Km² en los tres países, lo que implica el 31% de la superficie total de los mismos y el 11% de la de toda la Unión Europea. Sus 27 millones de habitantes suponen el 25% de la población de los tres países y el 7,2% de la Unión y sus 292.000 millones de euros de valor de la producción copan el 20,2% del P.I.B. conjunto de los tres países y el 5,7% del de la Unión Europea.

Sirvan estos datos para ilustrar muy someramente el peso del eje atlántico en Europa, así como su evolución tendente a la pérdida de importancia relativa dentro de la Europa comunitaria.

IV. RIESGOS DE PÉRDIDA DE CENTRALIDAD SOBRE LOS EJES PARA EL PAÍS VASCO

Otra cosa es nuestro interés en que esta evolución cambie de signo mediante una serie de actuaciones a largo plazo que aproximen las regiones atlánticas a la Unión Europea, tanto en términos absolutos como relativos.

Difícil y comprometido empeño a largo plazo para cuyo logro es condición necesaria, aunque no suficiente, *mejorar la conectividad* de esta eurorregión con las zonas más centrales y dinámicas del continente.

Dentro de este eje, el País Vasco ocupa una posición clave y viene desempeñando hasta ahora una clara función de rótula (punto de enlace y articulación) entre la cornisa cantábrica, Castilla-León y mitad Norte de Portugal, corredor París-Madrid y Valle del Ebro para conectar con la prolongación mediterránea de la dorsal europea.

Por ello, lo que ocurra con la fachada atlántica europea es *vital para nuestro País Vasco* ya que nuestro territorio soporta el paso de los flujos que desde el Norte y buena parte del Este de la Península Ibérica tienen su origen o destino en el resto de la Unión Europea. En cierta medida, nuestro futuro está vinculado al del eje entero.

Recíprocamente, el País Vasco es un *eslabón básico* del eje atlántico porque, al concentrar sobre su territorio los flujos terrestres de personas y mercancías que se mueven en el eje por el

oeste de los Pirineos, tiene una responsabilidad especial para aportar los soportes de infraestructura de transporte y comunicaciones que el eje necesita.

Quiero hacerles algunos apuntes que me preocupan en relación a este tema.

Pienso que el hecho evidente de que el País Vasco ha jugado históricamente un papel central en la conectividad de la Península Ibérica con el resto del continente *no es una garantía* de que ello vaya a seguir siendo así en un futuro a medio y largo plazo, sobre todo si nuestra oferta de infraestructura de transporte pierde atractivo ante otras *alternativas* que estarán disponibles.

En materia ferroviaria, está ya ejecutándose la conexión de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa que, cuando esté en servicio, puede captar una parte del tráfico que ahora se dirige por la fachada atlántica.

A pesar de que la conexión Vitoria-Dax forma parte desde hace años de los proyectos prioritarios europeos de red ferroviaria, estamos asistiendo a iniciativas que parecen adelantarse en el tiempo como son la conexión Madrid-Valencia, la Córdoba-Málaga y la recientemente decidida Lisboa-Madrid. Los navarros estudian también un ramal de alta velocidad desde Zaragoza para perforar el Pirineo a través de su territorio.

Todos estos proyectos refuerzan la atracción del eje mediterráneo como vía de acceso desde la Península Ibérica y el continente europeo y, en la medida en que sus largos procesos de maduración y ejecución se adelanten a los planes ferroviarios del eje atlántico, implicarán una alternativa que puede competir con ventaja en la captación de los flujos en detrimento de la fachada atlántica e incluso una posibilidad de desvío en su acceso a Francia por el Oeste de la cordillera pirenaica.

En cuanto a las carreteras, Aragón sigue adelante con sus proyectos de permeabilizar el Pirineo en Somport para crear una nueva vía de acceso a Francia por el centro y los navarros también barajan un nuevo eje Pamplona-Bayona que supondría una alternativa al tráfico que, procedente del centro y sur de España y Portugal se dirija a la fachada atlántica francesa.

Me preocupan los riesgos de desplazamiento de flujos hacia el eje mediterráneo e incluso que los flujos tradicionales por el oeste pirenaico a través del País Vasco encuentren alternativas que nos hagan *perder centralidad*.

V. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

Por lo tanto, creo que es preciso hacer un *esfuerzo estratégico* muy importante en la dotación de infraestructuras de transporte por *ferrocarril* y *carretera* no sólo en el País Vasco sino en todo el eje atlántico.

La política europea de transportes se orienta claramente a la *potenciación del ferrocarril* como medio de futuro.

Aun cuando la cuota de participación del ferrocarril en el conjunto de los sistemas de transporte en Europa es muy *minoritaria* (transporta menos del 10% de las mercancías y los pasajeros) la situación de saturación que a medio y largo plazo se prevé para la red de carreteras induce a desarrollar una política de trasvase de transporte hacia el ferrocarril, considerado un medio más eficiente económicamente y más ecológico medioambientalmente.

El desarrollo del transporte *intermodal* requiere al establecimiento de una red ferroviaria para grandes cargas de largo recorrido que, una vez situadas en los grandes centros intermodales en destino, sean distribuidas capilarmente por carretera. *Se espera un desarrollo mucho más importante de los sistemas combinados ferrocarril-carretera con carga de los*

remolques de carretera sobre vagón ferroviario para su posterior distribución en destino con cabezas tractoras locales de corto y medio recorrido.

En este contexto geo-estratégico y funcional, el eje atlántico tiene que dotarse de una infraestructura ferroviaria moderna que recolecte tráficos procedentes del Norte y centro de Portugal, Castilla-León y cornisa cantábrica para situar pasajeros y cargas en las áreas más centrales de Europa.

Este eje ferroviario atlántico ha de tener una *espina dorsal* en el trayecto Valladolid-Burgos-País Vasco, enlazando desde Valladolid con Madrid a través de Guadarrama y con la zona de Oporto para enlazar con la red francesa por Aquitania.

Según nuestras estimaciones, con una inversión equivalente al 26,1% de la prevista en todos los nuevos proyectos ferroviarios de gran envergadura, el eje atlántico atendería al 33% de la población del país, lo que pone de relieve que la rentabilidad social de su realización es alta.

A esto hay que añadir que el trayecto Madrid-París, por ejemplo, es un 15% más corto en Kilómetros por la fachada atlántica que por la mediterránea, lo que no sólo tiene una repercusión notable sobre los recursos necesarios para su ejecución sino también en relación a la posterior gestión de las líneas.

No hago tanto cuestión de la alta velocidad ferroviaria (350 Km./hora) como de que una infraestructura ferroviaria de velocidad alta (250 Kms./h.) pueda ser polivalentemente utilizada para transportar pasajeros y mercancías.

Creo que la *polivalencia* bien vale aceptar no ya una penalización en tiempo, que a esas velocidades y recorridos nunca sería inasumible, sino conformarse con alcanzar una velocidad comercial eficiente y moderna tanto para los intereses de las mercancías como de los pasajeros.

En este contexto hay que enmarcar los proyectos ferroviarios del País Vasco, ya que constituyen un eslabón muy importante del eje ferroviario atlántico, en el cual debe quedar perfecta y coherentemente integrada tanto en sus accesos hacia la meseta castellana como hacia Aquitania.

La nueva red ferroviaria ha de cumplir, en mi opinión, dos dobles funciones:

Por una parte, ha de servir para dar continuidad a un gran eje ferroviario de ámbito europeo en bien de la *conectividad de toda la fachada atlántica* con el centro del continente y para disponer de un elemento que permita paliar el carácter periférico de la gran eurorregión atlántica en beneficio de toda ella.

Simultáneamente ha de servir para asegurar y modernizar la *conectividad interna* entre las tres capitales del País Vasco que quedarán unidas en tiempos muy asequibles, con lo que se reforzará la cohesión del sistema vasco de ciudades.

Además, es importante construir una red polivalente para mercancías y pasajeros a fin de responder debidamente a los criterios de la política europea de transportes cara al futuro y asegurar un buen servicio de intermodalidad no ya sólo con la carretera sino con los *puertos* de Bilbao y Pasajes para los que una buena accesibilidad ferroviaria es vital en su lucha competitiva por captar tráficos tanto interiores como internacionales.

El gran potencial logístico que tiene la zona de Álava Central, con el conglomerado sinérgico del aeropuerto, la estación de mercancías de Renfe y el Centro de Transporte, podría desarrollarse eficazmente al servicio del objetivo de colaborar en hacer del País Vasco, junto con sus puertos y centros de transporte, una gran plataforma logística.

Desde las Cámaras Vascas hemos remarcado que nos parece importante pensar en la configuración de la nueva red ferroviaria con la vista puesta, entre otras cosas, en facilitar y *viabilizar la gestión* ferroviaria en el futuro.

Vamos en Europa y en España hacia un modelo de segregación entre la construcción y financiación de las redes ferroviarias y su gestión abierta al uso de diversos operadores con pago de los correspondientes cánones.

Es, por lo tanto muy importante, preocuparse por facilitar, en la medida de lo posible, unas condiciones de explotación atractivas económicamente, porque el uso de la red y sus efectos geo-económicos inducidos depende de ello en gran medida.

Desde este punto de vista, todo lo que hagamos por poner lo más en línea que podamos el potencial de mercado de transporte ferroviario, haciendo que el mismo tren pase por Vitoria, Bilbao y San Sebastián irá en beneficio de las condiciones de explotación, potenciando ingresos y aquilatando costes, y del incremento del atractivo económico del uso del ferrocarril que es, precisamente, un objetivo que se desea alcanzar.

Además, *surge impulsar*, con toda la rapidez posible, la ejecución de la nueva red ferroviaria, tanto por motivos de lograr la aportación de fondos de financiación procedentes de la Unión Europea y aplicables a un proyecto considerado como prioritario como por evitar que el adelantamiento de la puesta en servicio de otros proyectos que puedan competir por la captación de los flujos que hasta ahora utilizan tradicionalmente nuestro territorio para conectarse con Centroeuropa.

Finalmente, quiero insistir en la imperiosa necesidad de construir y poner en servicio la vía de alta capacidad para tráfico por carretera del Valle del Deba (A-1).

La actual autovía N-1 no da la talla para responder a las necesidades de tráfico en un futuro no lejano, incluso con el pendiente desdoblamiento de Echegarate puesto en servicio y con la modernización del tramo alavés entre Armiñón y Aríñez, que es una autovía de primera generación con grandes limitaciones y el gran punto negro de la "legua del rey" en Treviño.

Con una intensidad media diaria de más de 80.000 vehículos en los alrededores de San Sebastián, de los que la mitad son grandes camiones pesados, soportando un tráfico de agitación de corto recorrido muy importante y con escasas posibilidades de ampliación de capacidad, la N-1 no garantiza las prestaciones necesarias a futuro.

La construcción de la autopista A-1 del Valle del Deba y la ampliación de la capacidad de la autopista A-8 en su tramo Eibar-Frontera ha de ser no la alternativa total pero sí el complemento de la N-1. Creo que es la única manera de solventar el cuello de botella creciente que se observa en la N-1, que puede tener algún alivio a corto plazo, pero que no constituye una solución duradera ni proporcionará en unos años las prestaciones requeridas por un eje europeo de primer nivel.

Eje Atlántico

	En España	En Portugal	En Francia	TOTAL
Superficie (km ²)	162.206	44.947	143.996	351.149
Población (10 ⁶)	9,7	5,2	11,9	26,8
P.I.B (10 ⁶ Euros)	99.869	21.133	170.961	291.963

Peso relativo Eje Atlántico (%)

	Portugal <i>Reg. Atlánticas</i> Total País	España <i>Reg. Atlánticas</i> Total País	Francia <i>Reg. Atlánticas</i> Total País	<i>Eje Atlántico</i> Total 3 Países	<i>Eje Atlántico</i> Total U.E
Superficie	48,9	32,1	26,5	30,7	11,0
Población	52,8	24,3	20,5	25,0	7,2
P.I.B.	45,5	23,4	17,4	20,2	5,7

