

El Eje Atlántico: vertebración de un espacio común europeo

D. Antonio Méndez Pozo

Presidente de la Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación del Eje Ferroviario Atlántico (CEFAT)

SUMARIO: I. ESTADO DE LA CUESTIÓN.- II. EL FENÓMENO AVE.- III. COSTES, RECURSOS Y FINANCIACIÓN.- IV. POLÍTICA COMUNITARIA DE INFRAESTRUCTURAS.- V. LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE).- VI. ESPAÑA Y SUS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS.- VII. LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CAMARAS DEL EJE ATLÁNTICO.-

Quisiera agradecer, en primer lugar, como presidente de la Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación del Eje Ferroviario Atlántico (CEFAT), la amable invitación del Consejo Vasco del Movimiento Europeo, y muy especialmente a su presidente don Imanol Bolinaga Bengoa, para participar en este foro y tener la oportunidad de poder compartir con todos ustedes unas reflexiones acerca de las Redes Transeuropeas de Transportes, cuyo desarrollo y modernización provocan una lógica y preocupante inquietud, tanto en los ámbitos del mundo empresarial, en especial de las Cámaras de Comercio, como en el de la sociedad en general, pues, no en vano, se trata de grandes proyectos que van a tener una gran trascendencia en el futuro de nuestras regiones.

Instrumentos importantes de desarrollo armónico y equilibrado, las infraestructuras han recibido en los últimos 30 años un espectacular impulso, clave para garantizar niveles de competitividad apropiados: la adecuación de puertos y aeropuertos, la construcción de carreteras y autovías, y la modernización de la obsoleta red ferroviaria, es decir, los complejos y básicos problemas de comunicación, para garantizar el acceso de personas y productos a los grandes circuitos nacionales e internacionales, factor clave para el desarrollo de unas regiones y la prosperidad de su diverso tejido empresarial. Necesidades indispensables, demandadas continuamente por todos los sectores sociales, empresarios, partidos políticos e instituciones de otros ámbitos, reivindicando el fin del aislamiento de muchas regiones de España, alejadas de las grandes vías de comunicación.

Aún incompletas, las autovías experimentaron un decidido impulso en los últimos años, creando perspectivas de desarrollo en todos los sectores. La vertebración territorial se ha logrado en este país, en gran medida, gracias a la red de autopistas, lo que ha supuesto un importante ahorro de tiempo para el desplazamiento entre ciudades y regiones. Grandes y costosas obras de ingeniería al servicio del progreso y del bienestar.

Ahora bien, la apuesta unidireccional en planes de carreteras, concebidas en principio como vías rápidas, ha generado múltiples problemas: incrementos de tráfico, saturación, aparición de nudos de estrangulamiento en torno a las grandes ciudades y contaminación medioambiental, principalmente, factores todos ellos negativos que originan, cada vez más, costosas y agresivas intervenciones en nuestro entorno con la subsiguiente degradación del medio ambiente.

Ante esta situación, el ferrocarril se nos ofrece, más que como mera alternativa, como complemento necesario e imprescindible para aliviar los problemas crecientes de tráfico, lo que permitirá una más adecuada integración territorial de las redes de comunicaciones.

I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En un mundo como el de hoy que se anuncia global, la actual red española de ferrocarriles aparece totalmente obsoleta. Existe una red ferroviaria de unos 13.000 km. de vías, construidas

la mayoría de ellas en el siglo XIX, creada con visión centralista y carácter radial, explotadas con tráfico mixto (viajeros y mercancías); y un ancho de vía diferente al europeo, lo que complica, aún más si cabe, el tráfico con los demás países del entorno.

En el transporte de viajeros, la oferta de servicios actual que ofrece RENFE es desalentadora: trenes de largo recorrido que enlazan Madrid con las poblaciones situadas en la periferia de la Península, reforzados con trazados transversales que enlazan Cataluña con Navarra y la Cornisa Cantábrica, el conocido como "Valle del Ebro", y el "Corredor Mediterráneo" que enlaza Cataluña con Levante, Murcia y Andalucía, por la costa.

Los viajes internacionales, con la relación diaria de Madrid-París, Barcelona-París-Berna/Milán, Valencia y Barcelona-Montpellier, y Madrid-Lisboa, presentan, excepto en el caso de Portugal, el problema del distinto ancho de vía (1,668 m. el ancho español y 1,435 m. el ancho europeo), por lo que, a pesar de utilizar trenes especiales (trenes Talgo pendulares), la operación de cambio de vías se tiene que realizar en las estaciones fronterizas de Irún y Port-Bou, siendo necesario el cambio de locomotoras, operaciones de retirada y acople que exigen que el tren esté parado, con la consiguiente pérdida de tiempo.

Completan la malla de la red ferroviaria española los trenes regionales y trenes de cercanías, con diferentes grados de aceptación, siendo ésta favorable en la red de trenes de cercanías que circulan en el entorno de las grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia); servicios que permiten la accesibilidad diaria a estas ciudades y a los centros de producción, a las personas que viven en su entorno.

A pesar de la red existente y de las continuas mejoras introducidas por RENFE en los últimos años, los tiempos de viaje por ferrocarril, hoy día, no son competitivos.

Si comparamos las relaciones existentes entre el tiempo de viaje por ferrocarril y el ofertado por el vehículo, el transporte público por carretera (autobús con velocidades del orden de los 90 km/h.) y el avión, vemos que el ferrocarril dista mucho de ser mínimamente comparable. Distancias medias, como Madrid-Zaragoza, Barcelona-Zaragoza o Barcelona-Valencia (dejamos por el momento aparte la nueva línea de alta velocidad Madrid-Sevilla), no bajan del orden de las 3 horas; con clara competencia del avión y del transporte por carretera.

En las relaciones de Madrid con el Norte de España (Cataluña, País Vasco, Asturias y Galicia), los tiempos de viaje por ferrocarril, son excesivos. En el trayecto Madrid-Bilbao, el tren más rápido no invierte menos de 6 horas, frente a las 4 horas en que puede realizarse el viaje en autocar por autopista y autovía. Perspectivas igualmente nada halagüeñas son las ofrecidas en la comunicación Madrid-Salamanca y Extremadura (con la extensión Madrid-Lisboa-Oporto), así como en otras líneas de largo recorrido, con tiempos de viaje igualmente desalentadores.

Más desalentadora es aún, si cabe, la situación del transporte de mercancías, agravado por sus propias peculiaridades: situación periférica de España en el continente europeo, respecto a otras naciones, y diferente ancho de vía, lo que dificulta el paso de España a otros países. El transporte por carretera tiene, frente al ferrocarril, la ventaja de poder realizar el traslado de las mercancías de puerta a puerta, lo que no puede ofrecer el ferrocarril, siempre necesitado de trasvases, lo que hace aumentar el tiempo empleado en el transporte, con la consiguiente pérdida de competitividad frente al transporte por carretera.

Con estos datos, no es de extrañar que el transporte por tren, tanto en el caso de viajeros como de mercancías, no sea competitivo en España, logrando sólo obtener el 6% del transporte de viajeros y el 4% del de mercancías, del conjunto del transporte nacional.

Si consideramos el conjunto de los flujos de transporte en todas las variedades de tráfico en nuestro país, obtenemos el siguiente reparto: Carretera: 89,91% del transporte de viajeros y el 78,69% de mercancías; Ferrocarril: 5,83% en viajeros y 4,23% en mercancías; Aéreo: 3,87%,

en viajeros y 0,04% en mercancías; Marítimo: 0,39% en viajeros y 14,50% en mercancías; y mediante sistemas de conducción (tuberías): el, 2,54% de mercancías (líquidos y gaseosos).

Sin embargo, tomando otros parámetros comparativos entre los distintos modos de transporte, como por ejemplo el consumo de energía (no olvidemos este dato), vemos como el ferrocarril sólo consume el 1,1% del total, frente al 75,6% de la carretera, el 12,6% del transporte aéreo, el 10,4% del marítimo y el 0,3% de los sistemas de conducción. Es decir, que el ahorro energético del ferrocarril es muy superior a los transportes por carretera y aéreo. Algo muy importante a tener en cuenta en la planificación de futuras redes de transportes.

II. EL FENÓMENO AVE

La aparición en el año 1992 de la primera línea de alta velocidad en España, Madrid-Sevilla, dio un giro de 180 grados a la apreciación del transporte por ferrocarril. Pocos años antes, en Francia, el sistema TGV había conseguido en pocos meses unos resultados espectaculares. El tren de alta velocidad francés generó en Europa nuevas expectativas, por lo que los responsables comunitarios se decantaron enseguida por la potenciación de esta nueva forma de transporte, que suponía una verdadera revolución en el mundo de las comunicaciones. En ese momento se iniciaba en Europa un proceso imparable que culminaría años después en una primera configuración de la futura red europea de alta velocidad, y a la que España debía incorporarse desde un principio.

Hoy, ocho años más tarde, los resultados del AVE Madrid-Sevilla, demuestran que, por encima de todas las consideraciones, hay un hecho que avala definitivamente la bondad del producto: el éxito.

Éxito por la eficacia. Por fin, un medio de comunicación tan denostado se convertía en rápido, práctico, cómodo y confortable. Éxito, porque su puesta en marcha configura una nueva forma de viajar, con tiempos de viaje propios de otros medios, como el aéreo, desconocidos hasta entonces en el ferrocarril.

La reducción de los tiempos de viaje es, sin duda, un factor esencial en los procesos de modernización de los transportes. Si en el pasado las distancias eran medidas en longitud (en kilómetros), en un futuro muy cercano comenzarán a medirse en tiempos de viaje (horas), por una sociedad que valora cada vez más el factor tiempo.

El futuro pasa por el tren de alta velocidad. Supone, por tanto, un reto modificar y modernizar el ferrocarril para adaptar los tiempos de viaje dentro y fuera del territorio español, mediante el acondicionamiento de las líneas ya existentes y la creación de otras nuevas, incrementando sus prestaciones, fundamentalmente la velocidad y el ahorro de tiempo. Hablar hoy día de velocidades comprendidas entre los 250-350 kms/hora ya no es un sueño. La adaptación y nuevos usos en el transporte es fundamental, incluso en el de mercancías, facilitando el servicio mediante prácticas como el uso de contenedores aptos para su transporte por ferrocarril, y plataformas ferroviarias porta-camiones o porta-remolques, que permitan el transporte de puerta a puerta, evitando los engorrosos trasvases de mercancías y la pérdida de tiempo.

Si somos capaces de articular los transportes en torno a los grandes ejes ferroviarios, conseguiremos la descongestión de las carreteras, con el consiguiente aumento de seguridad en las mismas, un ahorro energético importante, una menor contaminación ambiental y una menor agresividad al paisaje, aspectos todos ellos positivos que debemos tener en cuenta a la hora de diseñar las redes de transportes del futuro.

III. COSTES, RECURSOS Y FINANCIACIÓN

Somos conscientes de que una renovación de la vieja y anticuada red de los ferrocarriles españoles conlleva un elevado coste económico que obligará a los gobiernos correspondientes a realizar unas inversiones superiores a las que inicialmente puedan acometer.

Una idea aproximada del coste de estas infraestructuras nos la puede dar las inversiones que, en estos momentos, se están llevando a cabo en los países europeos y que rondan entre los 3.000 y los 6.000 millones de pesetas por minuto de viaje ahorrado. A esto debemos añadir, en el caso español, la singularidad de su orografía, en especial en aquellas zonas del norte, como el País Vasco, Cantabria, Asturias o Galicia, lo que aumentará considerablemente, sin duda, la cuantía de los proyectos a realizar.

Los costes por kilómetro de infraestructura e instalaciones fijas estimados, son, según un estudio de RENFE, los siguientes:

Nueva línea Alta Velocidad:	1.000 - 1.500 Mpta/km.
Acondicionamiento:	400 - 500 Mptas/km.
Renovación:	100 - 150 Mpta/km.

Otro estudio, éste de Fernando García Escudero, evalúa las necesidades de inversión en acondicionamientos y renovaciones de la red convencional, es decir, con independencia de las nuevas líneas, en unos 90.000 M. ptas anuales, durante un período de 12 años, interviniendo en un total de 5.700 km. de la red existente.

No obstante estos elevados costes de las infraestructuras, jamás pueden esgrimirse, o justificar el ahorro en inversión, para imponer restricciones a la velocidad. Será preciso buscar los recursos necesarios para las inversiones en el transporte ferroviario en el Estado, en las respectivas Comunidades Autónomas y en los fondos europeos, y aún en la iniciativa privada, si fuera necesario. Pero sobre todo es al Estado, no lo olvidemos, al que le corresponde centrar su actividad, principalmente, en la prestación de servicios de alta calidad, de acuerdo con las exigencias de la sociedad. "Es preciso, sin embargo -según reconoce el profesor Rafael Izquierdo, en su estudio *"Modos de financiación de la iniciativa privada"*-, tener presente que las infraestructuras de obras públicas son siempre bienes de dominio público, con independencia de que se tenga que acudir para su financiación y gestión a la iniciativa privada".

IV. POLÍTICA COMUNITARIA DE INFRAESTRUCTURAS

La pertenencia a la Unión Europea nos exige una puesta al día de nuestros sistemas operativos. Ante los problemas que plantea la insuficiencia de las infraestructuras actuales y la falta de conexión y compatibilidad de las redes regionales, el Consejo Europeo, en diciembre de 1990, puso énfasis especial en la necesidad de reforzar la acción de la Comunidad en materia de infraestructuras y de desarrollar un programa prioritario con vistas a la creación de las grandes redes transeuropeas (transportes, telecomunicaciones y energía) que permitieran el buen funcionamiento del gran mercado interior. Esta comunicación, que contiene las bases de un programa de acciones comunitarias, dio lugar a que el Tratado de la Unión Europea introdujera un nuevo título relativo a las redes transeuropeas que da contenido formal a una nueva política comunitaria, cuyo objetivo principal es contribuir al establecimiento progresivo de un mercado sin fronteras interiores y al reforzamiento de la cohesión económica y social, coordinando en gran medida las actuaciones de las Direcciones Generales de Transportes y de Política Territorial.

El nuevo enfoque e impulso que quiso darse a la política de transportes a partir de la primera mitad de la década de los 70, concretamente a partir de la cumbre de 1972, como consecuencia de una serie de hechos que habían ido apareciendo: crisis energética, crisis económica, ampliación de la Comunidad, fuerte incremento de las relaciones entre los Estados

miembros y, por consiguiente de sus tráficos, etc., dio lugar a la aparición de una nueva dimensión, la comunitaria, que hacía aconsejable que proyectos de infraestructuras que, bajo la competencia exclusiva de sus correspondientes Estados miembros, habían sido planificados en base a intereses nacionales, fueran asimismo estudiados bajo la nueva óptica del “*interés comunitario*”. No era objetivo ni pretensión de la Comunidad inmiscuirse ni, por supuesto, desplazar a los Estados miembros de sus responsabilidades, sino más bien conseguir que los programas nacionales de infraestructuras respondieran simultáneamente tanto a las necesidades futuras del tráfico nacional como al comunitario.

A tal fin, la Comisión, a mediados de 1975, presentó dos propuestas de reglamentos, una relativa a la creación de un comité de Infraestructuras, que constituyera el soporte institucional y jurídico sobre el que se elaborara esta nueva política, y la otra relativa a la creación de un instrumento financiero permanente -tipo fondo estructural- que permitiera el desarrollo de la misma.

Los objetivos específicos que han servido de base para las limitadas actuaciones que ha venido realizando la Comunidad hasta la fecha en esta materia, quedaron establecidos formalmente, después de varios años, en el Reglamento 3359/90, relativo al establecimiento de un Programa de Acción en el ámbito de las infraestructuras de transporte con vistas a la realización del mercado integrado de los transportes en 1992, que ha constituido el primer plan aprobado por el Consejo, aunque su ámbito temporal -tres años- haya sido muy reducido. Los objetivos fijados eran los siguientes:

- La eliminación de los cuellos de botella,
- La integración de las zonas situadas geográficamente en la periferia de la Comunidad o sin accesos al mar,
- la reducción de los costes relacionados con el tránsito en cooperación con cualquier país tercero,
- la mejora de los enlaces en los pasillos terrestres-marítimos, y
- el establecimiento de vías de comunicación de alta calidad de servicio entre los principales centros urbanos, incluidos los enlaces ferroviarios de alta velocidad.

Todo este período, que abarca hasta 1990, se ha caracterizado por un escaso avance en lo que respecta a la configuración efectiva de las redes de interés comunitario, debido a las escasas ayudas comunitarias aplicadas a tal fin, y a la constante oposición del Consejo a aprobar las iniciativas de la Comisión, en lo que a la creación de un fondo financiero o de planes a medio o largo plazo se refiere.

V. LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE)

La primera fase de este largo proceso de puesta en marcha de la modernización de las redes de transportes europeas culminó con los acuerdos de Essen y Cardiff, plasmados en la Decisión 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, norma que ustedes ya conocen y que, en estas mismas jornadas, otros prestigiosos especialistas han expuesto o van a exponer, según contemplo en el programa, por lo que yo, simplemente haré hincapié en la importancia, sobre todo, de los proyectos números 3 y 8, de los 14 que contempla dicha Decisión, y que son los que de una manera especial nos afectan, ya que se refieren a los medios de comunicación, en especial ferroviarios, que han de desarrollarse a través de las Comunidades Autónomas de Madrid, Castilla y León y El País Vasco, el proyecto número 8, “vía de enlace multimodal Portugal-España con el resto de Europa”; y el proyecto número 3 “tren de alta velocidad sur: Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier y Madrid-Vitoria-Dax”.

El desarrollo de estos proyectos, encargados al ente de nueva creación GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), experimentan al día de la fecha un desigual estado de realización. Así, mientras las obras del primer apartado del proyecto 3 se encuentran en fase muy avanzada de construcción, cumpliéndose seguramente con el calendario previsto de 2004 (el AVE Madrid-Barcelona está en obras en un 70% de su recorrido, teniendo previsto que en 2002 entre en funcionamiento el trayecto Madrid-Zaragoza-Lérida, y en 2004 alcance no sólo Barcelona, sino también la frontera francesa), la línea Madrid-Vitoria-Dax está en fase de proyecto, y aunque se ha anunciado que las obras Valladolid-Madrid comenzarán en este presente año de 2000, aún no se ha aprobado el proyecto definitivo, debido en gran parte a las peculiaridades orográficas existentes en el paso de Guadarrama (las propuestas acaban de darse a conocer días pasados por el Ministerio de Fomento, con presupuestos comprendidos entre los 164.000 y los 188.000 millones de pesetas y un plazo de ejecución en torno a los 5 años); sin contar con las nuevas líneas de alta velocidad que afectan al noroeste peninsular, como las líneas Valladolid-La Coruña, Valladolid-Gijón o Valladolid-Santander, que aún no están ni en fase de estudio. Y otro tanto podemos decir de las líneas que han de conectar Europa con el norte de Portugal, líneas que deben discurrir, si siguen un planteamiento lógico, a través de las Comunidades Autónomas de El País Vasco y Castilla y León.

La realidad en los proyectos y ejecución nos dice que en el diseño, trazado y ejecución de la red de alta velocidad española están prevaleciendo prioridades ajenas a las estrictamente presupuestarias -ya todo un problema de por sí-; en especial de tipo político: la presión de distintas autonomías -especialmente Cataluña, Valencia y Murcia, con las diferentes opciones de trazado propuestas; y Andalucía para completar su red de AVE con extensiones a Málaga y Huelva- amén de otros oportunismos que en nada favorecen a nuestras regiones, en las que también existen distintos protagonismos, mucha demagogia e incluso ideas y proyectos contrapuestos que retrasan el avance de la red en estas zonas.

Los elevados costes económicos de los proyectos marcarán obligatoriamente, y pese a las promesas de las distintas administraciones de modernización de las infraestructuras ferroviarias en un plazo medio-largo como es el del 2000 al 2007, las prioridades. Así, para el presente año 2000, en los presupuestos comprometidos para el tren de alta velocidad por el GIF, sólo los destinados a la línea Madrid-Barcelona, estimados en 207.000 millones, suponen el 87,5% de las inversiones, frente al 10,50 (25.000 millones) destinados a la línea Madrid-Valladolid, eje troncal en las futuras comunicaciones de alta velocidad de todo el noroeste luso-español. Y a largo plazo, años 2000 al 2007, de las inversiones previstas de 3,4 billones de pesetas para modernizar el tren de alta velocidad, el AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa, alcanza un montante de 1,1 billones, es decir el 32% del total de la inversión de siete ejercicios.

De todo ello, podemos deducir que sólo el AVE a Barcelona es un proyecto consolidado ya que los demás no pasan de meras conjeturas, estudios iniciales y decisiones ambiguas lo que nos hace mantener un cierto escepticismo acerca el futuro, por lo menos inmediato, de nuestras comunicaciones.

VI. ESPAÑA Y SUS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Vivimos unos momentos cruciales y decisivos. Aparte de los grandes proyectos contemplados por la Unión Europea, el plan ferroviario presentado por el Ministerio de Fomento prevé la realización de nuevas infraestructuras ferroviarias en cada una de las cinco áreas en que han dividido la península ibérica, haciendo posible su intercomunicación, de forma que todas las capitales estén a menos de cuatro horas de Madrid y ninguna provincia a más de 6 horas y media de Barcelona. Todo ello realizado en el plazo de 7 años (ejercicios 2000 al 2007), y con un coste superior a los 3 billones de pesetas.

Hay un acuerdo, al parecer firme, entre el ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas de Madrid y de Castilla-La Mancha, para impulsar el AVE a Valencia. Crecen las presiones en sectores económicos y sociales del levante peninsular: Más de cien Cámaras

Europeas han constituido la llamada “Asamblea Promotora del Proyecto del Eje Plurimodal Oeste-Este del Sur de Europa”, un vasto proyecto centrado en reivindicar el apoyo institucional de diversos estados y de la Unión Europea de dos ejes de conexión de la Península Ibérica con el Arco Mediterráneo y con la Europa Central del Este, lo que supondría, de un lado, la prolongación del Corredor Plurimodal que desde el centro de Europa, a través de la región francesa de Languedoc, enlace con el Norte de África, a través de la costa mediterránea española, y de otro, la conexión de Lisboa con Madrid y desde aquí su enlace con el Levante. Por parte española, como es de suponer, integran esta Asamblea las Cámaras de Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia, Málaga y Madrid.

Como podemos observar el péndulo se inclina peligrosamente hacia el Mediterráneo...

VII. LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CÁMARAS DEL EJE ATLÁNTICO

Esta preocupación nos hizo reflexionar a un grupo de Cámaras de Comercio del País Vasco, La Rioja y Castilla y León, a finales del año 1998, alertados por la inquietud que desde las Cámaras veníamos percibiendo, de que elementos tan importantes como son los de las comunicaciones, vitales para el progreso de unas Regiones, las comprendidas en el sector Noroeste de la Península Ibérica, quedaban, a priori, relegadas de los grandes proyectos de infraestructuras, en especial ferroviarias, promovidos por las altas instancias de las Administraciones nacionales y europeas.

Muy pronto pudimos comprobar que la preocupación era compartida por otras zonas periféricas, viniendo a sumarse a nuestra iniciativa nuevas Cámaras de Comercio de Asturias, Cantabria, Galicia, Región Norte de Portugal y sur de Francia, en especial la zona de Aquitania. Con esa suma de voluntades nació el 5 de febrero de 1999, la CEFAT (CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DEL EJE FERROVIARIO TRANSEUROPEO ATLÁNTICO, que agrupa en la actualidad a cuarenta y ocho Cámaras de Comercio y Asociaciones afines, de seis Comunidades Autónomas del Noroeste de España, Asturias, Cantabria, Castilla y León, Galicia, El País Vasco y La Rioja, junto a la Región Norte de Portugal y la región de Aquitania, en el Suroeste de Francia.

Para que se hagan ustedes una idea de la trascendencia de este proyecto, la extensión conjunta de las Comunidades y Regiones comprendidas en el Eje Atlántico, es superior a los 215.000 km², con una población aproximada de 15 millones de habitantes que, en términos comparativos supone: las Comunidades españolas, el 30% de la superficie de España; Norte de Portugal, el 23% de la superficie de Portugal; y Aquitania el 7% de la superficie de Francia. Y en población representan: el 23,26% de la población española, las Comunidades españolas; la Región Norte de Portugal, el 35,25% y Aquitania el 4,7% de la población total de sus respectivos países.

Estos datos demuestran la importancia política, social y económica que un proyecto de esta envergadura tiene para el futuro, no sólo de las regiones afectadas, sino para una gran parte de España y una parte importante de Europa.

Tenemos entre manos un asunto de enorme importancia para el futuro desarrollo económico de amplios territorios españoles, franceses y portugueses y, desde nuestra responsabilidad de máximos dirigentes de Cámaras de Comercio, tenemos la obligación de actuar con la mayor celeridad, haciendo oír nuestra voz para que las Comunidades y Regiones afectadas no queden fuera de las grandes decisiones políticas y presupuestarias.

Las infraestructuras constituyen un elemento básico para el desarrollo social y económico de una región, de un territorio. Esta obviedad resulta más contundente si la trasladamos al mundo de la empresa. Aún más, en el ámbito empresarial, tan mediatizado por la competitividad, aparece hoy día un nuevo factor, no menos trascendente, el de la **competencia**, que influye negativamente en el caso de que las empresas de una región,

creadoras de riqueza y bienestar al fin, no cuenten con iguales infraestructuras que otras, lo que las hace inferiores en los mercados actuales a los que hay que llegar con la mayor rapidez precisa, si se quiere competir frente a terceros.

Permítanme una reflexión que creo compartida por todos mis compañeros de Cámaras: la verdadera competencia desleal en el ámbito de la empresa no estriba, solo, en los diferentes incentivos económicos que se la ofrece, en función del territorio en donde se instala, sino que radica, fundamentalmente, en que su ubicación esté o no arropada por unas infraestructuras que la permitan conectarse rápidamente con su mercado potencial, sus proveedores y sus clientes.

Ésta es, a nuestro modesto juicio, la piedra angular de la competitividad empresarial. Así, al menos, lo entendemos desde las Cámaras componentes de la CEFAT ante esta polarización Este-Oeste.

Nuestra propuesta es clara: promover, con base en el Eje Ferroviario Atlántico, la creación de un corredor de comunicaciones multimodal, que discurra desde el Norte de Portugal a través de Castilla y León y Euskadi, llegando a Francia por Irún para conectar con la red continental europea. Y promover la realización de las oportunas conexiones con otras zonas periféricas: Galicia, Asturias, Cantabria y La Rioja, con una visión integradora, expandiendo de esta forma los beneficiosos efectos a un espacio geográfico mucho más amplio carente de estas posibilidades.

Un amplio conjunto de razones justifica la opción de la conexión ferroviaria de alta velocidad por el Noroeste de la Península:

- Por ser este trazado, con las debidas interconexiones, el camino más corto de unión entre la Fachada Atlántica de la Península Ibérica a Europa Central.
- Por cuestiones de medio ambiente. Esta resolución supondría un gran respeto al medio ambiente, que apenas sufriría impacto negativo, al aprovecharse gran parte de los trazados hoy existentes. Además el ferrocarril, como ya hemos visto, es menos contaminante que el transporte por carretera. La preocupación por la preservación del medio ambiente ha sido compartida por todas las Cámaras, según se puso de manifiesto en la asamblea constitutiva del 5 de febrero de 1999, en Oporto, respetuosos con las disposiciones de la Decisión núm. 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo que, en su artículo 8, advierte -cito textualmente- que “todos los Estados miembros deberán tener en cuenta la protección del medio ambiente mediante la realización de evaluaciones de las repercusiones sobre el medio ambiente de los proyectos de interés común que deban realizarse”
- Por razones de economía. Podrían aprovecharse técnicamente gran parte de los trazados, infraestructuras y equipamientos ya existentes, lo que supondría una reducción importante de los costos, introduciendo un mínimo de alteraciones que permitan su aprovechamiento.
- Por la necesidad de unir zonas periféricas (Galicia, Norte de Portugal, Asturias) con el resto de la Península y de Europa, precisando de una conexión ferroviaria de alta velocidad.
- Por la importancia que tienen las infraestructuras en el grado de competitividad de las diferentes áreas y regiones.

La realización del eje Atlántico conlleva la consecución de dos prioridades demandadas por las Comunidades afectadas:

- Estar en los Ejes Europeos y
- conectar entre sí los principales núcleos de población y de producción.

Una iniciativa de esta naturaleza no debe ser vista como un mero proceso de conexión al centro de Europa, ni sólo un proyecto de modernización de infraestructuras en carreteras y ferrocarril que nos permita comunicarnos con el resto de España y Europa, sino, fundamentalmente, como una forma de integrar económicamente las regiones que atraviese ese futuro corredor multimodal.

Debo insistir en el concepto de “corredor” como un gran cauce por el que puedan transitar, no sólo personas y mercancías con la fluidez y rapidez que exige la sociedad el siglo XXI sino también intercambios culturales, ideas y modos de vida diferentes y enriquecedores. En definitiva, propiciar un mejor conocimiento entre nuestros pueblos. Identidad cultural que, por otro lado, constituye otra base para el porvenir de las Regiones.

Este es el espíritu de la Conferencia Internacional del Eje Ferroviario Atlántico. Las organizaciones que la integran, las Cámaras de Comercio -especialmente- hemos recogido esta inquietud que hoy les trasladamos, conscientes de que ustedes, junto a nosotros, harán llegar a los máximos responsables políticos, para plasmar en la realidad estas iniciativas.

Que nuestra voz está llegando a la sociedad y que se está trabajando ya en estas iniciativas nos lo demuestra la Reunión de Presidentes Autonómicos celebrada en Burgos a finales del pasado mes de abril, en la que tuvimos la enorme satisfacción de ser anfitriones y partícipes en un encuentro de Presidentes de Comunidades Autónomas y Regiones de España, Francia y Portugal.

Tan importante reunión sirvió de marco para la firma de un documento de apoyo al Eje Ferroviario Atlántico -la “Declaración de Burgos”- que considero va a constituir el punto de arranque de un proceso que ha cobrado un impulso que nos permite afrontar el futuro con optimismo.

A ustedes les queda, además, sensibilizar a sus conciudadanos, haciéndoles partícipes de la importancia de nuestra iniciativa. Podrán comprobar que, por la magnitud del proyecto no estamos defendiendo intereses locales ni regionales limitados -que, por otra parte, serían legítimos-, sino problemas que afectan a una gran población y a un número importante de pueblos, regiones y autonomías que tienen una salida natural por el País Vasco y a través de Castilla y León, de ahí la necesaria unión de esfuerzos para lograr nuestros objetivos. Permítanme, a este respecto, recordar unas palabras de la intervención del Lehendakari, D. Juan José Ibarretxe, en la reunión de presidentes autonómicos de Burgos: “Europa es un proyecto necesario, podemos criticarlo, pero no podemos vivir al margen de él y esa es una constatación que todos los que aquí estamos, creo, hacemos unánime, pero debe construirse como un proyecto solidario, no se puede hacer precisamente a costa unos de otros, eso es una de las transmisiones que de manera clara hay que hacer también en relación con el proyecto europeo”.

Estamos, sin duda, ante uno de los grandes retos del siglo XXI. La apuesta es importante, pues no debemos olvidar que cuanto ahora se haga en nuestras regiones, en materia de infraestructuras, condicionará las comunicaciones terrestres de gran parte del próximo siglo.

Muchas gracias.

Anexo 1

PRONUNCIAMIENTO DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE GALICIA, ASTURIAS, CANTABRIA, LA RIOJA, CASTILLA Y LEÓN, PAÍS VASCO, CONSEJO REGIONAL DE AQUITANIA Y LA COMISIÓN DE COORDINACIÓN DE LA REGIÓN NORTE DE PORTUGAL SOBRE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES EN EL ARCO ATLÁNTICO SUR.

“El Consejo de Europa identificó en Essen los 14 Proyectos Prioritarios de Transporte en el marco de la política de las Redes Transeuropeas (RTE-T), dentro de los cuales los identificados con los números 3 y 8 afectan al Arco Atlántico en el que están nuestras ciudades y regiones y que en concreto el proyecto número 3 (ramal atlántico) contempla la unión de España con la nueva red ferroviaria de Francia en una de sus partes, (Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax) y el proyecto número 8 (conexión multifuncional Portugal-España-Europa Central) que tiene el objetivo de complementar y reestructurar las conexiones por ferrocarril, por carretera, por mar, por aire y las interfases que conectan estos medios con el fin de garantizar la funcionalidad de las redes.

Considerando que el Mercado Único requiere una red de transporte eficiente, sostenible e integral para cumplir su potencial y que el Consejo de Europa destaca la importancia de las redes transeuropeas (RTE-T) para la competitividad, el crecimiento y el empleo a largo plazo.

Considerando que la existencia de una Europa integrada provista de un mercado único exige una red completa de modernos enlaces de transporte que conecte los principales centros de población del conjunto de su territorio.

Considerando la importancia que reviste esa red con el objetivo de establecer enlaces entre regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad.

Considerando que la realización y finalización de las Redes Transeuropeas (RTE-T) tal y como están proyectadas, constituye claramente una condición indispensable para la ordenación territorial, la accesibilidad y la cohesión social.

Considerando la aportación de las regiones periféricas y marítimas a la reflexión llevada a cabo por las instituciones europeas de cara a la implementación de las Redes Transeuropeas (RTE-T), en la que se señala que este modelo de redes debe responder a la unidad y cohesión de Europa, teniendo en cuenta la accesibilidad física de las Regiones Periféricas como aspecto fundamental y dando preferencia, entre otros modos de transporte, al desarrollo del transporte intermodal, a una mayor inversión en los sistemas de transporte público, dentro de un planteamiento integrado para encontrar una solución al problema del atasco creciente de las vías de comunicación europeas y a la incentivación de un mayor uso del ferrocarril tanto en el caso de viajeros como de mercancías.

Considerando la Comunicación de la Comisión Europea COM (1998) 806 dirigida al Consejo, Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de Regiones sobre la Cohesión y el Transporte con la Unión Europea, en la que se reconoce el papel que ejerce el transporte en la reducción de las disparidades regionales y los costes que soportan las regiones periféricas en términos de accesibilidad, destacando para paliar estos la función de los Fondos Estructurales completado por el Fondo de Cohesión en el reforzamiento del binomio Cohesión-Transporte.

Considerando el Dictamen del Comité de Regiones sobre la Comunicación de la Comisión Europea COM (97) 243 sobre “Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías con la Unión Europea -Enfoque sistemático del transporte de mercancías- Estrategias y acciones destinadas a fomentar su eficacia, servicios y desarrollo sostenible”, en la que se indica que las infraestructuras de transporte son condición necesaria para el desarrollo económico porque son susceptibles de generar importantes economías de carácter estructurante, en función de las

características territoriales y económicas de cada zona, ello facilita especialmente la integración de las regiones situadas a uno y otro lado de las viejas fronteras, facilitando la circulación de bienes y personas y permitiendo que dichas áreas se conviertan en espacios competitivos a nivel europeo. También se señala que dentro de las cadenas intermodales se favorezca la utilización prioritaria de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, ferrocarril y vías de navegación interior o marítima.

Considerando el informe de la Comisión (1998) 614 sobre el estado de realización de la Red Transeuropea de Transporte en que señala como fundamental que los Estados mantengan sus planes de incrementar la inversión en los 14 proyectos de Essen y que encuentren los recursos financieros al efecto, puesto que tendrán que redoblar sus esfuerzos en el conjunto de la RTE-T para llevar a buen fin el objetivo que figura en las orientaciones de completar la red para hacerse realidad en el 2010.

Todo esto nos reafirma al conjunto de regiones y ciudades de la denominada “Cara Atlántica”, en que la estructuración del territorio es más que nunca uno de los desafíos prioritarios de la Estrategia Territorial Europea, en un entorno caracterizado por la globalización de la economía y la consolidación de la Unión Europea y por tanto las grandes redes estructurantes del territorio europeo se han convertido en el sistema de referencia del desarrollo.

Vemos como también la acción socio-económica reclama una voluntad común desde la unión de 46 Cámaras de Comercio, desde Burdeos a Setúbal, a través de la creación de la Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio del Eje Ferroviario Transeuropeo Atlántico (CEFAT), con el objetivo de coadyuvar, junto con todas las instituciones implicadas, a la realización y materialización de los proyectos números 3 y 8 de las Redes Transeuropeas (RTE-T).

La Agenda 2000 reafirma una vez más la importancia de las redes lo que nos confirma la necesidad de emitir una señal política fuerte de compromiso con la consecución de la RTE-T y especialmente con los proyectos 3 y 8, desde las instituciones más directamente afectadas por esta situación, sus proyectos y objetivos comunes.

POR TODO ELLO SOLICITAMOS:

Que los Gobiernos de los Estados de Portugal, España y Francia cumplan en cuanto a la ejecución de las infraestructuras contempladas en los acuerdos que suscribieron los Jefes de Estado y de Gobierno en las cumbres de Essen y de Cardiff.

Que los Gobiernos de los Estados de Portugal, España y Francia inicien, los trabajos necesarios para la implantación y realización de los Proyectos de Redes Transeuropeas (RTE-T) números 3 y 8, estableciendo los respectivos calendarios de proyectación y ejecución de las infraestructuras correspondientes a esos proyectos y el programa de inversiones para el periodo 2000-2006 coincidente con el nuevo marco presupuestario de la Unión Europea.

Que el Gobierno del Estado Español inicie y desarrolle los Proyectos necesarios de conexión ferroviaria de las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria y La Rioja con las redes transeuropeas, y que la ejecución de las infraestructuras correspondientes se simultanee con las del Proyecto 3.

Que al mismo tiempo, en la continuidad del enlace ferroviario entre Madrid y Dax, el Gobierno Francés empiece las obras de la sección Tours-Dax con el fin de asegurar la conexión entre la Península Ibérica y el resto de Europa por el corredor Atlántico.

Que el Gobierno Portugués prosiga los estudios para mejorar la conexión Oporto-Vigo asegurando el mismo nivel de servicios existente entre Oporto-Lisboa y Vigo-Coruña y

asimismo se de continuidad a las inversiones ya concluidas entre Oporto-Coimbra- Lisboa y la frontera de Fuentes de Oñoro.

Las Comunidades Autónomas y Consejos Regionales que suscribimos esta declaración nos ponemos a disposición de los Gobiernos de los Estados con el fin de aunar esfuerzos y buscar fórmulas para la culminación de las citadas infraestructuras ferroviarias.”

Burgos, Palacio de Saldañuela, a 29 de abril de 1999

Firmantes:

Excmo. Sr. D. Juan José Lucas
Presidente de la Junta de Castilla y León

Excmo. Sr. D. Juan José Ibarretxe Markuartu
Lehendakari del País Vasco

Excmo. Sr. D. Sergio Marqués Fernández
Presidente del Principado de Asturias

Excmo. Sr. D. José Joaquín Martínez Sieso
Presidente del Gobierno de Cantabria

Excmo. Sr. D. Pedro Sanz Alonso
Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja

Excmo. Sr. D. José Cuiña Crespo
Consejero de la Xunta de Galicia

Excmo. Sr. D. Luis Braga da Cruz
*Presidente de la Comisión de Coordinación de la Región
Norte de Portugal*

Excmo. Sr. D. François Maïtia
Vicepresidente del Consejo Regional de Aquitania

ANEXO 2

CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN Y ASOCIACIONES AFINES COMPONENTES DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DEL EJE FERROVIARIO ATLÁNTICO (CEFAT).

PORTUGAL

Associação Comercial de AVEIRO.
Associação Industrial do MINHO (BRAGA)
Associação Industrial Portuense (MATOSINHOS)
Associação Nacional dos Jovens Empresários (PORTO)
Câmara de Comercio e Indústria do PORTO

FRANCIA

Câmara de Comercio e Indústria de ANGOULEME
Câmara Regional de Comercio e Indústria de AQUITAINE (BURDEOS)
Câmara de Comercio e Indústria de BAYONNE PAYS BASQUE (BAYONA)
Câmara de Comercio e Indústria de BERGERAC (BERGERAC)
Câmara de Comercio e Indústria de BORDEAUX (BURDEOS)
Câmara de Comercio e Indústria des LANDES (MONT DE MARSAN)
Câmara de Comercio e Indústria de LIBOURNE (LIBOURNE)
Câmara de Comercio e Indústria de LOT-ET-GARONNE (AGEN)
Câmara de Comercio e Indústria de PAU (PAU)
Câmara de Comercio e Indústria de PÉRIGUEUX (PÉRIGUEUX)

ESPAÑA

Câmara de Comercio e Indústria de ÁLAVA.
Câmara de Comercio e Indústria de AREVALO.
Câmara de Comercio e Indústria de ASTORGA.
Câmara de Comercio e Indústria de AVILA.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de AVILES.
Câmara de Comercio e Indústria de BÉJAR
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de BILBAO.
Câmara de Comercio e Indústria de BRIVIESCA.
Câmara de Comercio e Indústria de BURGOS.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de CANTABRIA.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de EL FERROL.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de GIJÓN.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de GUIPÚZCOA.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de LA CORUÑA.
Câmara de Comercio e Indústria de LA RIOJA.
Câmara de Comercio e Indústria de LEON.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de LUGO.
Câmara de Comercio e Indústria de MIRANDA DE EBRO.
Câmara de Comercio e Indústria de ORENSE.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de OVIEDO.
Câmara de Comercio e Indústria de PALENCIA.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de PONTEVEDRA.
Câmara de Comercio e Indústria de SALAMANCA.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de SANTIAGO DE COMPOSTELA.
Câmara de Comercio e Indústria de SEGOVIA
Câmara de Comercio e Indústria de SORIA
Câmara de Comercio e Indústria de TORRELAVEGA.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de TUY.
Câmara de Comercio e Indústria de VALLADOLID.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de VIGO.
Câmara de Comercio, Indústria y Navegación de VILLAGARCIA DE AROSA.
Câmara de Comercio e Indústria de ZAMORA.
Fundación Rei Afonso Henriques. ZAMORA.

ANEXO 3

MAPAS Y GRÁFICOS

1. Tabla de duración actual de viajes por ferrocarril en España.
2. Reparto modal de consumo de energía en el transporte.
3. Plan de la Red Transeuropea de Transporte. Proyecto núm. 8: Multimodal: Portugal-España-Europa Central.
4. Plan de la Red Transeuropea de Transporte. Proyecto núm. 3: Madrid-Barcelona-Montpellier. Y Madrid-Vitoria-Dax.
5. La futura Red del AVE en España. Propuestas del Ministerio de Fomento.
6. EL EJE ATLÁNTICO. Mapa de la CEFAT.

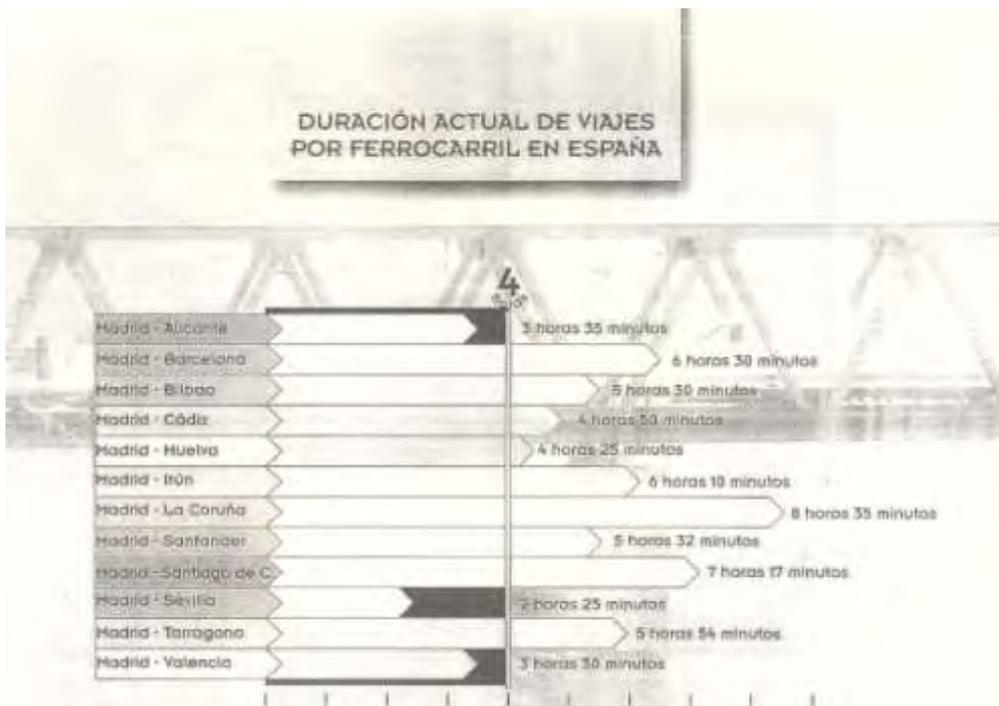


Figura 1



Figura 2



Figura 3



Figura 4



Figura 5



Figura 6