

Nuevo concepto de las redes de transporte: de ejes de desarrollo a ejes de acercamiento

Félix Iraola

Director de la Cámara de Comercio de Gipuzkoa

SUMARIO: I. CONTEXTO.- II. PLANOS DE COINCIDENCIA POSITIVA DEL *MODELO* Y DE LA *RED*.- 1.- ÁMBITO GEOGRÁFICO COMÚN.- 2.- RESPONSABILIDADES COMPARTIDAS.- 3.- MODELO COMÚN DE GESTIÓN.- III. ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA RED TRANSEUROPEA.- IV. NECESIDAD DE REDES TRANSEUROPEAS.-1.- INCIDENCIA GENÉRICA DE LAS REDES EN EL DESARROLLO.- 1.1. Reducción global del coste de transporte.- 1.2. Aumento del grado de accesibilidad.- 1.3. Reducción de la siniestralidad.- 1.4. Medio ambiente.- 2.- INCIDENCIAS ESPECÍFICAS DE LAS REDES EN LA CAV.- V. PRIORIDADES DE MODOS Y EJES.- 1.- PRIORIZACIÓN DE MODOS.- 2.- PRIORIZACIÓN DE EJES.- VI.- CONCLUSIONES.

I. CONTEXTO

La participación que se me ha solicitado se circunscribe a plantear una serie de orientaciones sobre los nuevos proyectos de transporte a nivel europeo en un contexto enmarcado, desde mi punto de vista, por dos ideas: en primer lugar, la conceptualización de un ámbito bajo el modelo federal; en segundo lugar, el considerar redes transeuropeas de transporte.

Previamente a entrar a analizar el contexto, me gustaría hacer mención a la evolución que las redes han experimentado.

Las redes de transporte han cambiado la función y el sentido que, tradicionalmente, le adjudicaban los teóricos de la economía y demás ciencias. Los ejes de transporte han pasado de ser considerados ejes de desarrollo a ejes de acercamiento. Lo cual tiene una concepción mucho más amplia y permite subsumir el propio concepto de desarrollo en este último de *ejes de acercamiento*.

Por ejes de acercamiento o aproximación queremos indicar que los ejes de transporte se plantean un reto consistente en dar respuesta al nuevo esquema de relaciones en el ámbito, no sólo económico, sino del movimiento de personas, de cosas e, incluso, de impulsos (virtual).

En efecto, tradicionalmente se entendía el eje de transporte como un elemento que unía un punto de origen de una mercancía con un punto de destino, casi exclusivamente. En este momento, el esquema se complica, dado que hay muchos puntos de origen, se establecen muchos puntos intermedios de almacenaje, y se establecen, asimismo, muchos puntos de destino, con lo cual ya no tenemos una línea más o menos recta, más o menos única, sino una red total y absolutamente irregular, lo que da a la buena gestión de los transportes y de las mercancías, del movimiento de las mercancías, todo el sentido que venimos en resumir con el concepto de la intermodalidad y de la logística.

Esto implica una complicación conceptual y, como ya he dicho, la aceptación de nuevos conceptos y nuevos elementos clave a la hora de configurar un eje o una red de transportes. Ese conjunto de variables, importante, viene sustanciada en el concepto de la intermodalidad.

Pero vayamos al contexto en el que he mencionado que se va a desarrollar mi exposición. Contexto en el que hacía referencia a la existencia de dos elementos importantes, como es el del modelo federal y el de la red transeuropea.

Por modelo federal entiendo una organización única, político-administrativa, de un espacio geográfico. Y esto se interrelaciona, en este ámbito de las conferencias, con el concepto de red

transeuropea que, de alguna manera, viene a definir su objetivo de acercar puntos de origen, almacenaje y destino de mercancías, servicios, cosas y personas.

¿Cuál es la esencia del modelo federal? La esencia, desde mi punto de vista, es que se trata de un sistema predefinido, de decisiones y responsabilidades compartidas. ¿Y la de una red transeuropea? La esencia de una red transeuropea, podemos concretarla en que es factible en base a un sistema de decisiones y responsabilidades compartidas.

Obviamente, nos llevaría mucho tiempo llegar a establecer la correlación entre los dos conceptos -modelo y red-, y establecer esa correlación de un modo coherente y, sobre todo, que sirva para el planteamiento, al menos teórico, de un desarrollo de red transeuropea.

No obstante, sí indicaré que en lo que respecta al modelo federal, y comparando la situación actual existente en Europa con lo que sería la aplicación de un modelo federal real, supone, desde mi punto de vista, un cambio claro de filosofía. Este cambio consistiría en el paso de una filosofía de soberanía y autarquía, a otra de globalidad, colaboración y compartición.

Por lo que respecta a la red transeuropea, también supone un cambio de filosofía importante, que es el que ya he mencionado, de alguna manera, al principio: pasar de conceptualizar a la red de transporte como un mero eje de desarrollo, al cual se van añadiendo actividades, a un concepto de eje de aproximación. Este nuevo concepto trae consigo la pérdida de importancia de los puntos de ubicación de las distintas actividades, de la distancia existente entre las mismas, y la generación de esquemas de desarrollo en forma de red.

Piénsese, por ejemplo, lo que supone una fábrica de automóviles en relación a todos los fabricantes de automoción. Y piénsese en la importante presencia del sector auxiliar del automóvil, de componentes del automóvil, que tenemos en Gipuzkoa, sin que nuestro destino principal sean fabricantes muy próximos.

Es decir, en la medida en que el transporte acerca punto de origen-punto intermedio-punto de destino, está colaborando a que no haya una desertización industrial, sino a que haya en cualquier punto una implantación industrial, porque a través del sistema de red del transporte, el producto que fabrica o el servicio que presta, esta empresa determinada, se puede instalar en cualquier punto del espacio geográfico que consideremos. La clave, precisamente, está en ese "se puede instalar en cualquier parte".

II. PLANOS DE COINCIDENCIA POSITIVA DEL *MODELO* Y DE LA *RED*

Obviamente, si he confrontado el concepto modelo con el concepto red, entiendo que para la materia que nos ocupa hoy aquí, tienen unos elementos positivos comunes, que son los que voy a tratar de identificar ahora, y sobre los que voy a tratar de desarrollar algunas ideas.

1. ÁMBITO GEOGRÁFICO COMÚN

El primer punto positivo común es el *ámbito geográfico*, que también, y valga la redundancia, es común.

Si no fuese así, estas jornadas no tendrían sentido. Si no estuviéramos hablando de un ámbito geográfico común, difícilmente podríamos hacer ningún tipo de desarrollo conceptual o conclusión medianamente coherente.

Por otro lado, hablar de un ámbito geográfico común nos debe alejar de tener una visión estática. El ámbito geográfico común de hoy corresponde a 15 estados, pero en la próxima década se van a ir incorporando una serie de subámbitos geográficos europeos, situados en el Este de lo que es hoy la Unión Europea, y que, indudablemente, va a tener una incidencia. Por

ello, hay que tener una perspectiva dinámica del ámbito geográfico en el cual estamos hablando de implantar un modelo federal, y dentro de ese modelo federal, desarrollar una red transeuropea de transportes.

Ese espacio geográfico común tiene, también, una serie de elementos que no nos pueden tapar la realidad de esa Unión Europea. Esos elementos son los desequilibrios regionales o los desequilibrios geográficos que ya hoy existen, y que podemos concretar en esta *lambda* de desarrollo europeo. Con esta letra griega identificamos gráficamente cuáles son las zonas o ejes en los cuales se está produciendo en los últimos 20-25 años el desarrollo económico más importante de Europa.



Precisamente para paliar esos desequilibrios, se plantean las redes de comunicación y de transporte, en el sentido de que si en esas zonas se están creando dinámicas importantes de crecimiento, las zonas en las que eso no se produce tienen que estar conectadas para poder provocar un desarrollo y un crecimiento derivado en sus propias zonas.

2. RESPONSABILIDADES COMPARTIDAS

Como segundo punto positivo de coincidencia resaltaría la necesidad de establecer responsabilidades compartidas, que hacen referencia, entre otros aspectos, a la financiación de las redes y, por lo tanto, a los mecanismos de esa financiación, y a los recursos de esa financiación, entendiendo que no cabe establecer competencias regionales o geográficas, sino que, si hablamos de una red única, tenemos que contemplar su financiación como un todo.

Esta responsabilidad compartida debería abarcar, de igual forma, el campo de la construcción, al existir en este ámbito elementos como podrían ser técnicas de construcción, dimensiones, etc. que no tiene sentido llevarlas a cabo de un forma totalmente heterogénea.

Por último, destacaría un tercer campo en el que resulta necesaria la existencia de responsabilidades compartidas. Este elemento tiene una especial importancia desde el punto

de vista de la eficaz explotación de la red y desde el punto de vista de la economía o los recursos necesarios para hacerlo. Me estoy refiriendo al mantenimiento de la red.

En materia de mantenimiento de la red, tienen que definirse unos criterios comunes y establecerse unas posturas igualmente comunes. Ejemplo de un planteamiento incorrecto sería lo que ocurre en ocasiones en las infraestructuras viarias al pasar por diferentes territorios, y hablo del estado español. Todos hemos podido experimentar alguna vez cómo durante una nevada unas carreteras de nuestro recorrido eran limpiadas con los quitanieves, mientras que otras no, por el mero hecho de pertenecer a otro territorio. Ese tipo de planteamientos no tiene sentido a la hora de hablar de una red europea en un contexto en el cual hay un modelo federal.

3. MODELO COMÚN DE GESTIÓN

Como tercer elemento, resaltaría la necesidad de un modelo común de gestión de estas infraestructuras, de esta red. Soy consciente de que este tipo de modelos no se pueden establecer de golpe, y que hablamos de un proceso, y que, por lo tanto, requiere un esfuerzo continuado de definición, de implantación y de aceptación de dicho modelo.

Modelo común de gestión que, entre otras cosas, tiene que tener en cuenta y establecer criterios comunes en relación a la diferencia que tiene que haber entre lo que es la propiedad de la red y la explotación de la red.

Deberá considerar, también, el grado de involucración de la iniciativa privada, de cara a lo que es la financiación, la realización de la construcción, el mantenimiento, la explotación, etc. En este sentido, es importante el hecho de que se establezcan una serie de condiciones, por ejemplo, de cara a los plazos de retorno, para que la iniciativa privada pueda involucrarse en la financiación y construcción de este tipo de infraestructuras.

En dicho modelo común, tiene que tener una presencia importante la concepción de que las redes son elementos equilibradores, cohesionadores del territorio europeo, pero no desde una percepción antigua de construcción de una red o eje y su posterior creación de desarrollo alrededor de la misma, sino desde el concepto de acercamiento de las zonas más desfavorecidas hacia las zonas que tienen una mayor dinámica económica.

Por último, ese modelo común de gestión debe tener un mecanismo en funciones de *zoom*, mecanismo en funciones de establecer determinadas perspectivas que impliquen la eliminación o, al menos, la suavización, de la excesiva competencia territorial existente. Es lo que hablaba antes de los conceptos de soberanía que existen hoy y que, de alguna manera, son contradictorios con un concepto mucho más federal que, en principio, se plantea y parece más razonable para la Unión Europea.

En definitiva, se trata de que el modelo de gestión comparta criterios que hagan referencia a qué modos de transporte hay que priorizar, qué áreas o sistemas de intermodalidad hay que priorizar, y cuáles son los elementos que, desde un punto de vista global europeo, dan consistencia al concepto de la red transeuropea de transportes.

Aquí voy a poner un ejemplo, cuya repetición no sería deseable. No sería aceptable que siguiera existiendo una anchura distinta en el ferrocarril, un 1'6 español frente a un 1'4 europeo. Consolidar situaciones de este tipo sería, desde luego, la antired transeuropea.

III. ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA RED TRANSEUROPEA

Indicaré que tenemos que pegar un salto en la conceptualización de la red de transporte y, siendo conscientes de que al final no hay un único modo de transporte válido, sí priorizar una

estructuración de distintos modos de transporte en relación al valor añadido que son capaces de transportar.

Por ejemplo, si el conocimiento está siendo cada vez un elemento diferenciador y generador de riqueza en el mundo económico-empresarial, parece evidente que el conocimiento es uno de los componentes de más valor añadido de la actividad empresarial y económica en general.

El conocimiento, obviamente, se transporta, o dentro de la persona, o bien a través de sistemas que permitan la transmisión de los conceptos y de las ideas. Y aquí estamos hablando también de redes de transporte virtuales. Es decir, tendríamos que hacer un esfuerzo importante por romper los moldes tradicionales con los que hasta ahora hemos ido dividiendo, actuando y priorizando la red de transporte, y aplicar unas visiones más futuristas, y más utópicas se puede pensar pero, en cualquier caso, más reales a largo plazo. Y no olvidemos que cuando estamos hablando de redes de transporte, estamos hablando de actuaciones que tienen unos horizontes diferentes según el medio de transporte; 25 años, si hablamos de los aeropuertos, por ejemplo; por encima de los 100 años, si estamos hablando del ferrocarril.

Es decir, hay que empezar a buscar nuevas conceptualizaciones, que nos permitan gestionar de una manera distinta a la hasta hoy aplicada, los sistemas, modos y redes de transporte de los que nos vayamos dotando.

IV. NECESIDAD DE REDES TRANSEUROPEAS

En los últimos Cursos de Verano de la UPV que se celebraron en San Sebastián, desde la Cámara de Gipuzkoa desarrollamos uno relacionado con las infraestructuras de transporte, curso en el que se llegó, entre otras, a una conclusión, obvia, por otra parte, después de varios días de debate: indudablemente, las infraestructuras de transporte físico y virtual son una condición necesaria, pero no suficiente, para el desarrollo económico.

Esto que parece una obviedad nos debería hacer reflexionar porque en nuestro Territorio, nuestro ámbito de Comunidad Autónoma, estamos con un proyecto de ferrocarril que tiene cerca de diez años, y del que parece que, finalmente, ya este año van a empezar a realizarse cosas. Es decir, si el periodo de gestación de un proyecto vital, como el de la Y, tiene este periodo de maduración tan largo, hasta que se decide empezar a hacerlo, implica que no somos conscientes de la importancia que tiene la red de transporte. Teóricamente somos conscientes, intelectualmente somos conscientes, pero no somos conscientes desde el punto de vista operativo a la hora de realizar y ejecutar los proyectos. Si es prioritario, si es importante, si es necesario, hay que hacerlo ya y hay que eliminar esos costes de gestión que, por desgracia, muchos de nuestros proyectos llevan inherentes.

Volviendo a la necesidad de redes transeuropeas, distinguiría esa necesidad en dos planos diferentes.

1. INCIDENCIA GENÉRICA DE LAS REDES EN EL DESARROLLO.

El primer plano en el que destacaría la necesidad de las redes sería en base a su incidencia genérica en el desarrollo, motivado por:

1.1. Reducción global del coste de transporte

Una primera incidencia genérica vendría determinada por la reducción global del coste de transporte, tanto de mercancías, como de personas. En el caso de las mercancías, esta reducción nos supone, de alguna manera, tener una posición más competitiva de nuestras empresas.

De igual forma, el movimiento de personas tiene una incidencia importante, también, en el coste, igual que las mercancías. Indudablemente, el coste será menor si una persona puede llegar en diez minutos a la fábrica o su traslado entre Donostia y Bilbao lo hace en veinte minutos.

Por otro lado, implica un aumento importante de oportunidades para las personas. Con la existencia de estas redes, las personas no se verían obligadas a vivir cerca de los centros de trabajo. La existencia de una red de transporte acorde con la época en la que vivimos, nos permitiría pensar en vivir en Donostia y trabajar en Vitoria. De hecho, mucha gente lo hace y lo hemos hecho, eso sí, perdiendo del orden de tres horas al día. Si pudiéramos contar con las infraestructuras necesarias para la reducción de estos tiempos, habremos conseguido un ahorro significativo de los costes de esos traslados, aumentando a su vez, la oportunidad de encontrar empleo para muchas personas.

Por otro lado, esos transportes bien diseñados y eficaces en su funcionamiento, implican también unas oportunidades desde el punto de vista de la exportación. Pensemos, simplemente, en el turismo y el ocio.

1.2. Aumento del grado de accesibilidad

La segunda incidencia genérica positiva de la red de transporte es el aumento del grado de accesibilidad, en general. Esto implica, indudablemente, un incremento de la competitividad de la actividad empresarial, del conjunto de empresas y, por lo tanto, si aumentamos la competitividad, estamos aumentando posiblemente la probabilidad de incrementar nuestra cuota de mercado, por criterios distintos a los del precio, porque tenemos la mercancía en el momento y en el sitio oportuno, a un coste razonable.

Ese grado de accesibilidad favorece, también, las economías de escala y, por lo tanto, en todas aquellas actividades cuyo principal elemento de rentabilidad esté en el volumen de producción y de suministro que se haga.

1.3. Reducción de la siniestralidad

Otro elemento positivo derivado de la disponibilidad de una red de transporte adecuada es el descenso de la siniestralidad, entendiendo ésta como coste social; en términos de vidas humanas, en términos de incapacidades, pero también en otros términos mucho más sofisticados que, por ejemplo, pueden hacer referencia a los ordenadores que no funcionan porque hay unas condiciones telefónicas incapaces de mover el volumen de información entre un punto y otro; o por las averías que puede haber en los ordenadores y que, de alguna manera, implican horas de trabajo perdidas.

Que toda esa infraestructura de comunicación funcione bien implicará, en cualquier caso, una reducción del coste social por la siniestralidad que se produce por el mal funcionamiento de la propia red.

1.4. Medio ambiente

Por otro lado, tenemos también el medio ambiente como elemento favorecido por una red de transportes adecuada. Y no solamente estoy pensando en un medio ambiente verde sino, también, en la contaminación acústica que se nos produce cuando estamos diseñando variantes para una población, variantes que no tienen en cuenta las evoluciones de la población en el medio y largo plazo, y que, por lo tanto, no elimina ese deterioro del medio ambiente.

2. INCIDENCIAS ESPECÍFICAS DE LAS REDES EN LA CAV

Nuestro territorio siempre se ha caracterizado por ocupar una posición estratégica dada su ubicación fronteriza, si bien, en los últimos tiempos se ha dado un cambio de esta situación.

Contar con una red de transportes adecuada, permitiría de alguna manera tener una mayor centralidad, seguir teniendo una determinada ventaja por nuestra ubicación -no olvidar el efecto frontera-, y paliar así, la tendencia al aislamiento que se está produciendo por el desarrollo del Corredor del Ebro-Eje Mediterráneo en relación a esa *lambda* que antes hemos puesto en la pantalla.

Por otro lado, no olvidemos que somos una economía eminentemente abierta, y esto implica que la salida y entrada eficiente de personas y mercancías es una variable clave para nuestro futuro, y que eso solamente se consigue con una eficaz red de transportes. Una economía abierta necesita, en todo caso, una eficaz red de transportes.

Además, la red de transportes, siendo fieles con lo que hemos venido diciendo de red de transportes como elemento de acercamiento, permite un equilibrio territorial. Me van a permitir que comparemos la estructura geográfica y territorial guipuzcoana, que es una estructura equilibrada, sin macrocentros, frente a otras zonas en las cuales se produce una macrocefalia en una población determinada, y una desertización, en otras zonas. Creo que es más equilibrado un territorio tipo Gipuzkoa, pero este equilibrio implica necesariamente un soporte de transporte suficientemente eficiente.

COSTE DE LA SATURACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE	
(Libro Verde de la Comisión Europea, 1995)	
CARRETERA	€ 120.000 M (20 B de Ptas.)
AÉREO	€ 2.400 M (0,4 B de Ptas.)
FERROCARRIL	€ 850 M (0,14B de Ptas.)
FLUVIAL	NO HAY
MARÍTIMO	NO DISPONIBLE

La Comisión Europea propone hasta el 2010:

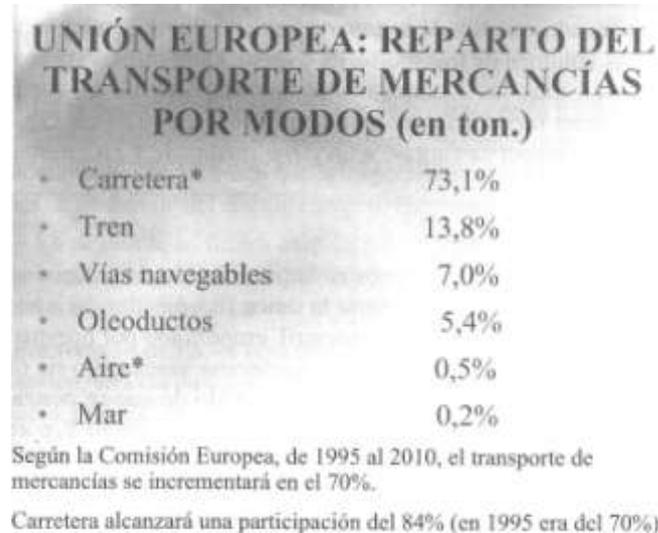
- 15.000 Km. de nuevas autopistas y autovías.
- 70.000 Km. de nuevas vías férreas y acondicionamientos a A.V.
- 267 aeropuertos.

Anexo 2: Unión Europea: Reparto del transporte de mercancías por modos (en ton.)

Por último, añadiría que el hecho de contar con redes de transporte de información permite que los ámbitos geográficos, y en este caso la CAV, pueda estar liderando desarrollos en nuevas tecnologías, pueda contar con centros tecnológicos, que cada vez van a estar más ligados a nuevas tecnologías y cada vez más van a necesitar de estas redes de transporte virtuales, que tienen que ser, en cualquier caso, rápidas, fiables, y evitar la siniestralidad de la que hablaba antes.

V. PRIORIDADES DE MODOS Y EJES

Entrando en la priorización tanto de modos, como de ejes, diría, desde nuestro punto de vista, que la priorización ha de ir encaminada hacia el desarrollo del ferrocarril -contamos con un ferrocarril que tiene ya 100 años- y las plataformas logísticas, como elementos que dan sentido a lo dicho: la nueva concepción de los ejes de transporte como ejes de acercamiento.



Anexo 3: Coste de la Saturación de los modos de transporte

Por otro lado, la priorización tiene que venir también marcada por una orientación geográfica, y en ese sentido, todo aquello que consolide el Eje Atlántico, en el sentido mencionado de aproximación a las zonas de más dinamicidad económica, tiene lógica.

Vamos a ver algunas de las variables que hacen que yo aventure el planteamiento que he hecho de priorizaciones.

* *Previsiones de tráfico*

En primer lugar, en esta diapositiva vemos a nivel europeo -si viéramos las cifras a nivel del Estado español serían más concluyentes todavía-, que la carretera ha tenido un incremento importante en los últimos cinco años; que ha crecido a unas tasas que difícilmente puede seguir creciendo, por la saturación con que las carreteras están en este momento. Si a esto unimos el hecho de las previsiones de la Unión Europea, en las que para dentro de veinte años se espera duplicar el volumen de mercancías por el efecto euro, ese incremento del volumen de mercancías, con una carretera saturada, fuerza a pensar que el principal medio de transporte masivo que puede dar respuesta adecuada es el ferrocarril.

Además, debemos considerar el incremento que obviamente se puede producir, y de hecho esa es la apuesta, porque hay margen para que así sea, del transporte por mar, transporte de cabotaje -vean qué índice más pequeño tiene-. En ese sentido también nosotros ya -hablo como Gipuzkoa- estamos priorizando el desarrollo de la actividad del Puerto, que irá enmarcado dentro del desarrollo del Sistema Portuario Vasco, en el cual tanto Bilbao como Pasajes tienen sitio porque las cifras así lo indican.

* *Coste de saturación*

Por otro lado, la situación actual -son datos del 95-, implica que el coste de saturación de los medios de transporte realmente es espectacular. Cerca de 50 veces más el coste de saturación

en la carretera que el aéreo, y cerca de 200 veces más que el del ferrocarril, nos refuerza en lo dicho hasta ahora. En este momento, el modo de transporte que más posibilidades ofrece a medio y largo plazo es el ferrocarril.

Y por eso, precisamente, la apuesta que hace la Unión Europea es la de hacer inversiones en vías férreas y en acondicionamientos de alta velocidad, de unos 70.000 kms. que, posiblemente, se quedan cortos.

No me gustaría terminar este apartado sin incidir en que la idea de intermodalidad tiene que hacernos ver no opciones excluyentes -ferrocarril vs. carretera o ferrocarril vs mar, o aéreo-, sino todo lo contrario.

Eso va a ocurrir, como decía antes, a medio y largo plazo, en el sentido de que determinados medios de transporte hasta hoy no utilizados van a ir captando más volumen de transporte. El secreto, entre otros, está en que la interconexión entre los distintos modos de transporte sea tal, que permita que cualquier mercancía pueda ir de un punto a otro de ese espacio geográfico sin “romper la carga”, a un coste razonable y en un tiempo razonable.

1. PRIORIZACIÓN DE MODOS

Por todo lo dicho, y centrándonos en la priorización de los modos de transporte, está claro, aunque no sería la única recomendación a hacer, que la priorización vendría por el ferrocarril, empezando por nuestro espacio más cercano, que es la Comunidad Autónoma Vasca, pero sin olvidar lo que he dicho del Eje Atlántico, en el sentido de que se ponga en marcha cuanto antes el desarrollo y la realización del proyecto Y, porque aquí también el tiempo juega en contra nuestra.

¿Y por qué entiendo que tiene que ser el ferrocarril el modo a priorizar? Además de por lo dicho, porque es un elemento estructurador a largo plazo, estructurador de territorio, y en el sentido de acercamiento hacia las zonas de desarrollo y, por otro lado, provocador de una cierta cohesión interna del propio territorio.

Además, porque hay una clara congestión del modo carretera. Y con las limitaciones que se están empezando a poner en marcha, de las horas que puede conducir un chófer, de la ecotasa, etc., cada vez hacen más difícil el que otros modos de transporte puedan cubrir esa función de liderazgo masivo del transporte.

Por último, porque cualquier diseño de ferrocarril tiene una duración suficientemente larga como para tener en cuenta este modo de transporte como elemento que resuelva las lagunas que se producen en materia de transporte.

He dicho también que las plataformas logísticas tienen que ser un elemento importante de inversión, de cohesión y de estructuración de esa red transeuropea de transporte. Las plataformas logísticas tienen que estar conceptualizadas en un sistema de intermodalidad. En este sentido desde la Cámara de Gipuzkoa estamos desarrollando una serie de proyectos próximos al Puerto de Pasajes -Lanbarren, plataforma de Lezo-, que no se piensan desde el punto de vista exclusivo de Pasajes, sino desde el punto de vista de intermodalidad puerto-ferrocarril-carretera, en los que la iniciativa privada está apostando muy fuerte.

2. PRIORIZACIÓN DE EJES

En cuanto a las priorizaciones geográficas que he dicho, he planteado el Eje Atlántico porque entiendo que es la vía más razonable para equilibrar el territorio europeo, y esto motivado, fundamentalmente, por dos razones:

- La primera, por la situación que se presenta en la transparencia de la *lambda* inclinada de desarrollo. Se ve claramente cómo la Comunidad Autónoma, el Eje Atlántico queda un poco desenclavado de lo que son las zonas de desarrollo del ámbito europeo. Esta tendencia hay que romperla.
- La segunda, la futura ampliación europea hacia el Este, haciendo que el centro de gravedad se traslade hacia allí, agravando de esta manera la situación del Eje Atlántico.

Por todo lo dicho, el objetivo de esta acción de priorización del Eje Atlántico, sería la búsqueda de un equilibrio o tendencia al mismo en ese espacio geográfico común al que nos hemos referido con anterioridad.

Para lograr esa tendencia, creo que partiendo de la acción en ferrocarril y en plataformas logísticas, y conceptualizando esas acciones en gran medida en el Eje Atlántico, podemos lograr, o al menos poner en marcha, el proceso hacia ese equilibrio en el espacio geográfico común.

VI. CONCLUSIONES

Para concluir mi intervención me gustaría comentar tres puntos que, si bien ya los he nombrado, considero necesario remarcarlos al considerarlos clave.

- Una de nuestras principales tareas se basa en el establecimiento de un Modelo Común de desarrollo de las infraestructuras de transporte a medio plazo, dentro del marco federal al que hacía mención al inicio de la intervención. Si verdaderamente queremos contar con una red transeuropea eficaz, resultara indispensable llevar a cabo un desarrollo común de las mismas.
- Las redes transeuropeas, tanto físicas como virtuales, son condición necesaria aunque no suficiente para el desarrollo económico y el equilibrio geográfico de nuestro territorio. Por ello, deberemos esforzarnos en su correcta definición e implantación.
- Las prioridades en materia de modos de transporte y ejes geográficos deberían ir orientados a:
 - Ferrocarril.
 - Plataformas Logísticas.
 - Eje Atlántico.

El ferrocarril, en virtud del razonamiento que previamente se ha descrito se presenta como alternativa de desarrollo de futuro.

Las plataformas logísticas, son un elemento clave para el efectivo cumplimiento de la nueva función de las redes de ejes de acercamiento.

La priorización del eje Atlántico, motivado tanto en el desarrollo que en los últimos años hemos podido observar hacia el eje mediterráneo, así como la futura ampliación de la Unión Europea hacia los países del Este, se presenta como vía para equilibrar el territorio europeo.