

La importancia de las redes transeuropeas de transporte en el modelo territorial de la CAPV y su sistema de infraestructuras de transporte

Itziar Urrutia San Antón

Arquitecto Consultor

Coordinadora del Plan Territorial de la Red Ferroviaria en la CAPV

SUMARIO: I. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MODELO TERRITORIAL.-H. CONTEXTO EUROPEO (DOT).- III. LAS REDES TRANSEUROPEAS. FERROCARRIL.- IV. LÍNEAS DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV (PTS).- V. SÍNTESIS.

I. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MODELO TERRITORIAL

El presente siglo ha supuesto en general, y en concreto para la Comunidad Autónoma, importantes transformaciones económicas, sociales y demográficas que se han traducido especialmente en profundos cambios territoriales.

En la primera mitad de siglo las administraciones, fundamentalmente locales, se centran en actuaciones de mejora las ciudades. El territorio no se ordena, las infraestructuras se disponen independientemente de la acción-reacción que provocan.

Ordenanzas y Planes de saneamiento, en casos se realizan planes supramunicipales (Bilbao entre otros), derivan en la Ley del Suelo en 1956. Caracterizado específicamente por las grandes migraciones del campo a la ciudad, el territorio soporta un proceso de urbanización creciente, provocado, en los años 50-70, por la intensificación de la industrialización, la motorización y la migración.

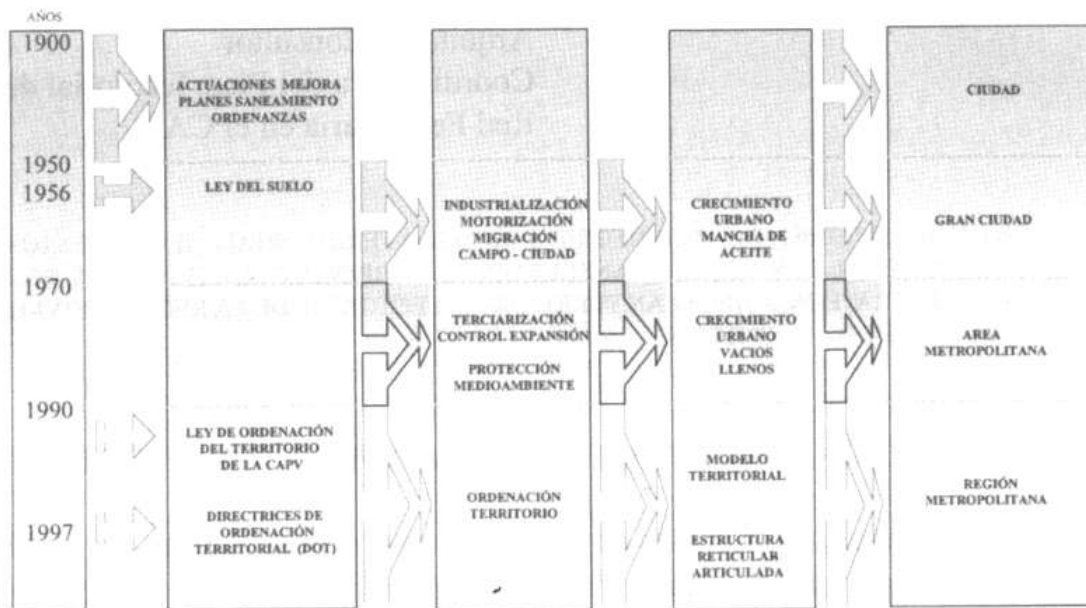
Los instrumentos que se manejan, centrándose más en la parcialidad o sectorialidad, provocan en la mayoría de los casos visiones alejadas de la globalidad.

En esta época el crecimiento de las ciudades se desarrolla en mancha de aceite, formando la gran ciudad por yuxtaposición de municipios colindantes. A partir de los años 70 la terciarización se acelera y sustituye a la industria como sector generador de empleo. Asimismo es importante el interés por el Medioambiente. Aparecen las medidas de protección como control de la expansión configurándose espacios urbanos como “espacios llenos” y rurales como “espacios vacíos” conformando áreas metropolitanas, cuya escala se deriva de los tiempos entre relaciones principales (fundamentalmente desplazamientos domicilio-trabajo).

Los instrumentos de planificación territorial no llegaron a cuajar, pero provocaron ciertos conatos de coordinación sectorial global.

Es en estos últimos años, a partir de los años 80 cuando surge la necesidad de ordenar el territorio, que ya es incipientemente urbano. Con los estatutos de autonomía se descentralizan las competencias en la materia. Si bien se consigue una clarificación de los niveles de competencia pero se hace necesaria la coordinación y cooperación entre administración local, autonómica y estatal.

El concepto de Ordenación del Territorio engloba el conjunto de actuaciones encaminadas a conseguir una más racional utilización del suelo y de sus recursos, así como la definición de las relaciones que han de establecerse en aquellas instancias cuya actividad ha de incidir sobre los espacios territoriales, según se establece en la exposición de Motivos de la ley 4/1990 de 31 de Mayo de Ordenación del Territorio del País Vasco.



Dicha Ley, marco jurídico que establece las líneas maestras de la organización administrativa del País Vasco en materia de Ordenación del Territorio, es la base habilitante para la formulación escalonada de una serie de instrumentos ordenadores que han de desarrollar la concreta configuración del territorio a partir del modelo elegido.

La aprobación de esta Ley permite en el año 94 la aprobación de la Directrices de Ordenación Territorial. Este instrumento de planificación ha permitido el formular criterios y normas que, con carácter global e integrador, orienten y regulen el asentamiento en el territorio de las distintas actividades, así como el constituir el marco de referencia para la ejecución de las diferentes políticas sectoriales, en cuanto a la ordenación y uso de suelo, en definitiva establecer el modelo territorial.

El modelo elegido conforma un "SISTEMA" (conjunto de elementos relacionados entre sí, entre los que existe una cierta cohesión y unidad de propósito) "POLINUCLEAR" (elemento central y básico, al que se le agregan otros para formar un todo) de ciudades en el que prima la integración) complementariedad, constituido por un sistema de asentamientos (sistema polinuclear de capitales y ciudades intermedias, organizadas en áreas funcionales, con cabeceras que cumplen la función de liderazgo, además del establecimiento de una serie de espacios a proteger).

En definitiva se trata de un territorio articulado, que debe satisfacer las necesidades de conexión eficiente entre sus partes y con otros territorios, en relación no sólo a su capacidad actual, sino a su potencialidad futura debiendo ser además flexible para su adaptación a las condiciones de reestructuración productiva en marcha.

El cambio tecnológico y económico que estamos viviendo en la medida que tiene consecuencias importantísimas para el conjunto de sistemas de comunicación las tiene consecuentemente para la organización territorial.

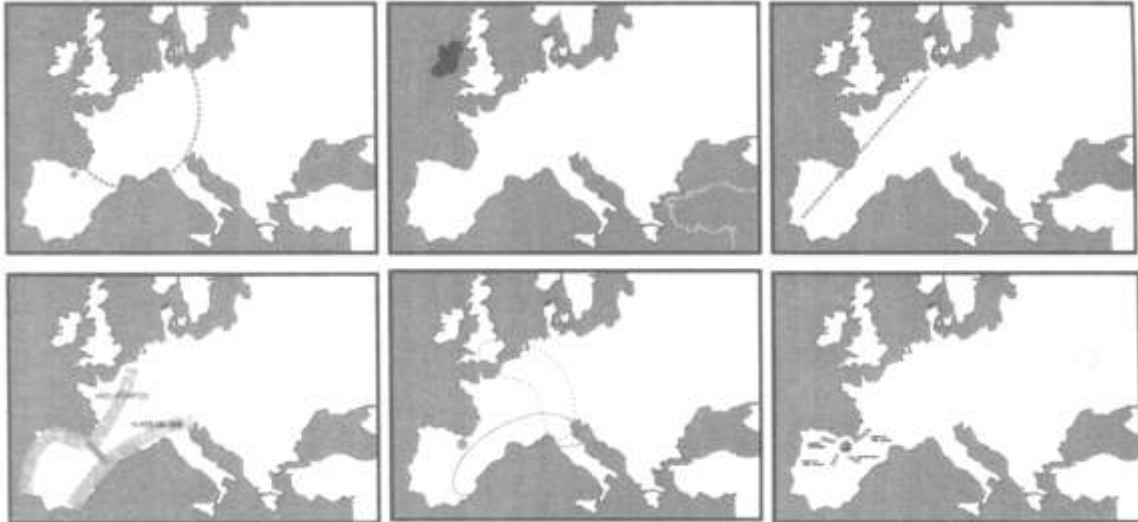
Esta nueva estructura de comunicación e información, descentralizada e individualizada, conlleva hacia una estructura reticular.

Las consecuencias espaciales derivadas de esta nueva situación, según indica el Profesor Castells¹ nos pueden llevar en principio a pensar en la desaparición de la ciudad, al no ser ya

¹ (Prof. M. Castells Oliva. Jornadas sobre el Sistema Ferroviario Vasco. Vitoria-Gasteiz Diciembre 1998).

tan necesario la contigüidad para el desarrollo de las actividades. Las ventajas derivadas de la organización territorial de aglomeración desaparecen en aras de la individualización, de la ciudad virtual.

Sin embargo, se observa lo contrario, un proceso generalizado de concentración de población y actividad en un determinado territorio. Las ciudades están incrementando su papel. Los centros urbanos, son cada vez más los puntos neurálgicos de todo sistema económico y cultural.



La ciudad da paso a un modelo de desarrollo urbano y de desarrollo territorial concentrado, entendido como región metropolitana, constituyendo un continuo de actividad y de población articulada que funciona en términos de organización pero en un espacio con alta discontinuidad en los usos del suelo. Un espacio que acoge zonas agrícolas, espacios protegidos, centros anteriormente independientes, y que participan en el intercambio actual.

No se trata de una mera concentración de actividades, con funcionamientos independientes (megalópolis) sino una nueva estructura caracterizada por concentración en grandes regiones metropolitanas, descentralización interna y estructura de red entre nodos.

II. CONTEXTO EUROPEO (DOT)

Los grandes sistemas urbanos europeos están sometidos a tensiones y a transformaciones que podrían sintetizarse en el desplazamiento hacia el sur del centro de gravedad de la Dorsal Europea.

- La Dorsal Europea y sus espacios de desarrollo inducidos, configuran el gran ámbito central de desarrollo europeo, el gran motor actual de la economía del Continente.
- Se configura un nuevo arco dinámico denominado el "Norte del Sur" liderado por Roma, Marsella, Barcelona y Valencia. Surgen tensiones para el alargamiento hacia el sur del Eje Mediterráneo español y para la conformación de un eje más sólido en dirección Zaragoza-Madrid y conexión con Madrid de nodos urbanos más alejados como Lisboa y Sevilla.
- La "Diagonal de las Dificultades" señala el límite entre el sistema norte y el sistema sur europeo que es el más dinámico.
- La Península Ibérica globalmente aparece en una situación periférica de la "Órbita de las Altas Tecnologías", El País Vasco se halla cerca de estos espacios europeos.

Por su situación en relación con el sistema de ciudades europeo, el País Vasco puede desempeñar, un importante papel de RÓ11JLA de conexión Norte-Sur y Este-Oeste. En ausencia de otros polos urbanos de este rango en las regiones del entorno, el Sistema Polinuclear Vasco de Capitales, tiene vocación de intensificar el desarrollo de funciones superiores.

En este contexto, según las DOT, el País Vasco tiene un potencial importante en la medida en que sea capaz de llevar a cabo una sólida integración del denominado Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y refuerce sus interrelaciones con ciudades colindantes de tamaño significativo como Santander, Pamplona, Logroño, Burdeos. Sería posible generar un nodo urbano fuerte de rango europeo con vocación de jugar un protagonismo creciente en el contexto de la Europa Comunitaria.

- Se encuentra en una posición europea mucho más central que las otras regiones atlánticas de la Península Ibérica (Cornisa Cantábrica, Galicia y Portugal) y por lo tanto más próximo a la denominada "Orbita de las Altas Tecnologías" por lo que dispone de mayores posibilidades de integración con los espacios centrales de la Europa comunitaria.

- Es una de las regiones atlánticas que más cerca se encuentra de espacios considerados como de mayor crecimiento de Europa.
- Se halla en el corredor europeo Norte-Sur que va desde el Norte de Europa hasta Andalucía pasando por París, Aquitania, el propio País Vasco y Madrid.
- Se encuentra asimismo en la intersección del citado corredor longitudinal norte-sur con dos corredores importantes que requieren una sólida potenciación en el futuro:
 - a) Eje del Ebro, (País Vasco, Logroño, Zaragoza, Barcelona) que permitiría una integración mayor con el espacio europeo dinámico denominado Norte del Sur.
 - b) La Cornisa Cantábrica, que si se consolidase como corredor, permitiría una mejor articulación de esta región atlántica y una integración más sólida con el País Vasco y con otros espacios europeos.
- Existencia de diversas ciudades de rango importante, a escasa distancia y con posibilidad de una integración mayor (Bilbao Metropolitano, Área Urbana de Donostia-San Sebastián, Vitoria-Gasteiz, Santander, Pamplona, Logroño). Globalmente pueden llegar a configurar un nodo de centralidad europeo que actúe como rótula urbana de articulación de espacios de más amplio alcance.

Para conseguir este gran reto y que el País Vasco constituya una auténtica *Rótula* de articulación entre el Arco Atlántico y los espacios más dinámicos de Europa se requieren una integración más eficaz del propio Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y una mejora sustancial de sus aspectos cualitativos; y en segundo lugar, un conjunto de operaciones de infraestructura de amplio alcance:

- a) Mejora sustancial de la infraestructura telemática
- b) Mejora de las interconexiones por carretera y ferrocarril de las ciudades del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales, con objeto de alcanzar una integración y complementariedad mayor, y configurar un importante nodo de centralidad europeo.
- c) Ambicioso programa de mejora de la calidad urbana y ambiental con objeto de aumentar la "atractividad" global del territorio.
- d) Potenciación del Sistema Aeroportuario Vasco.

- e) Potenciación del Puerto de Bilbao y mejora de los accesos por carretera y ferrocarril con objeto de aumentar su hinterland e incrementar su protagonismo en el contexto europeo.
- f) Conexiones viaria del sistema polinuclear vasco de capitales con el Eje del Ebro.
- g) Conexiones con Madrid y París a través del corredor europeo Norte- Sur.
- h) Creación del corredor de la Cornisa Cantábrica como mecanismo para integrar esta región atlántica con el resto del sistema urbano europeo y aumentar la centralidad del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- i) Fomento de la cooperación transfronteriza, especialmente con Aquitania.
- j) Incorporación del País Vasco en los trazados ferroviarios Europeos a través del eje continuo norte-sur (París, Tours, Bourdeaux, País Vasco, Burgos, Valladolid, Madrid, Sevilla) y también la conexión Donostia-San Sebastián, Pamplona, Zaragoza prevista en el Plan Director de Infraestructuras (1993-2007).

La integración efectiva y desde una posición dinámica del País Vasco en el espacio europeo constituye para las DOT uno de los retos más importantes que se plantean de forma inmediata a la sociedad vasca.

III. LAS REDES TRANSEUROPEAS. FERROCARRIL

En el artículo 129 B del Tratado Europeo se establece que *“la Comunidad contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de transporte”*.

La importancia que la Comunidad da al desarrollo de las infraestructuras de transporte se ha visto reflejado en “El Libro blanco sobre el futuro desarrollo de la política común de transporte” (COM 92-494), “El Libro Blanco sobre el crecimiento, la competitividad y el empleo” y en el reconocimiento de su significado en los Consejos Europeos de Edimburgo, Copenhague y Bruselas.

La tarea de elaborar orientaciones se lleva a cabo a nivel de Comunidad para, entre otras cuestiones, asegurar la interconexión (completar eslabones clave) y la interoperabilidad (armonización técnica). Los incentivos a disposición de la Comunidad deben permitir reducir determinadas restricciones a nivel nacional para mediante, por ejemplo, el fondo de cohesión y el fondo regional financiar proyectos de interés común como son los llamados “eslabones clave”.

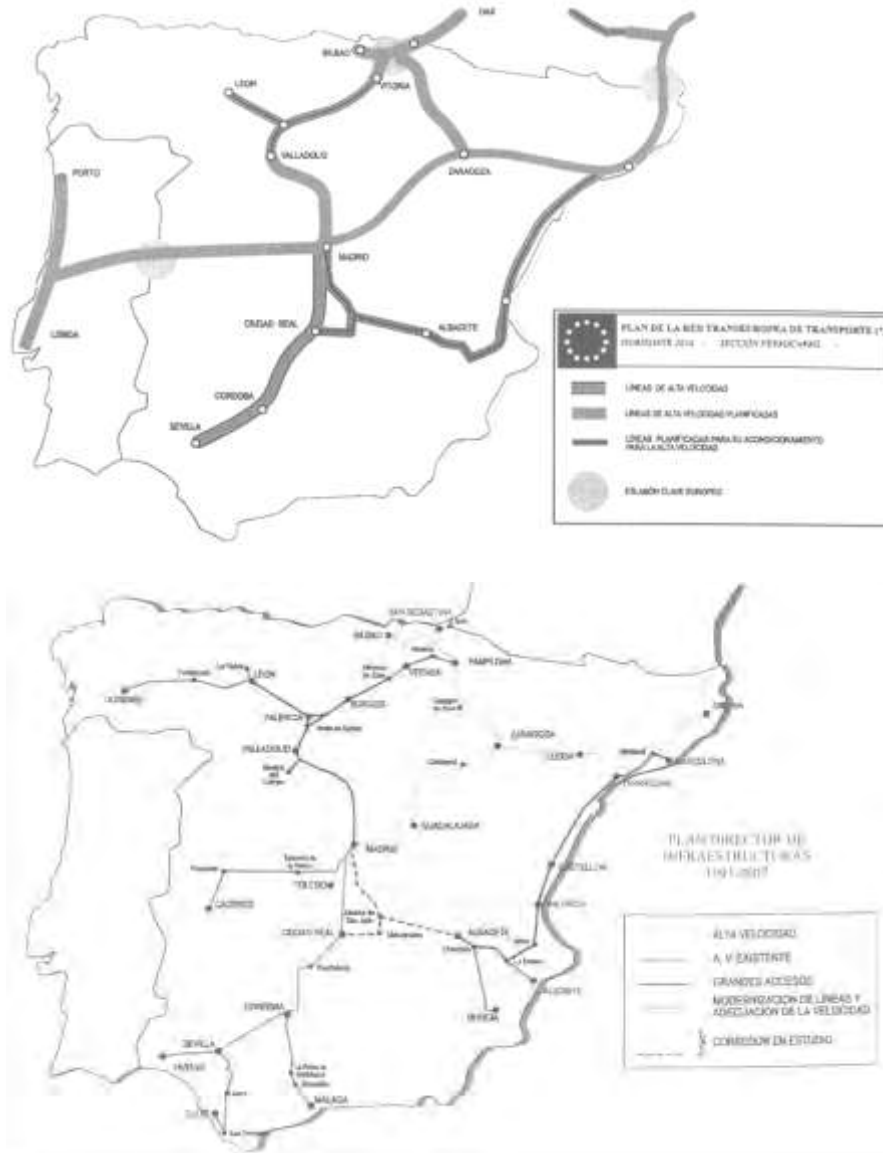
Para ello, en la cumbre de Essen de Diciembre de 1994 se seleccionaron 14 proyectos de infraestructuras de transporte que deberán tener financiación privilegiada por parte de la CE.



Entre los 14 proyectos prioritarios, se encuentra el designado como “Tren hacia el Sur”, que comprende la conexión Vitoria/Gasteiz-Dax con el ramal a Bilbao conocido como “y vasca” y el paso ferroviario Barcelona-Perpignan-Montpellier. Para la Península Ibérica otro proyecto prioritario es la autopista Lisboa-Valladolid.

Se definieron, dentro del Esquema Director, confirmado en el Consejo de Corfú de 1994, como “eslabones clave”, 14 actuaciones que debían ser respaldadas con financiación de fondos estructurales y de cohesión europeos, porque representaban, en general, pasos fronterizos cuya resolución facilitaría estratégicamente el objetivo de unidad europea en el campo del transporte.

En la reunión de Cannes de Junio de 1995 se puso en evidencia que de los 14 proyectos prioritarios decididos en Essen, los tres en que participaba España, de los que dos son ferroviarios y uno viario, estaban entre los que menos habían avanzado. La presidencia francesa intentaba priorizar entre los proyectos a los “maduros”, destinando tres cuartas partes del dinero disponible en el presupuesto a los mismos, a lo que la representación española se opuso. De los tres eslabones españoles, el Vitoria-Dax era el que presentaba el índice más bajo de desarrollo de proyecto, faltando un acuerdo franco-español sobre su prioridad y calendario.



IV LÍNEAS DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV (PTS)

El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV se caracteriza por ser un instrumento ordenador de un aspecto sectorial, de sustancial incidencia territorial. Su finalidad ha sido la de constituir un marco referencial para la articulación de los distintos títulos de intervención pública que aparecen implicados desde los órdenes territorial, urbanístico y sectorial-ferroviario.

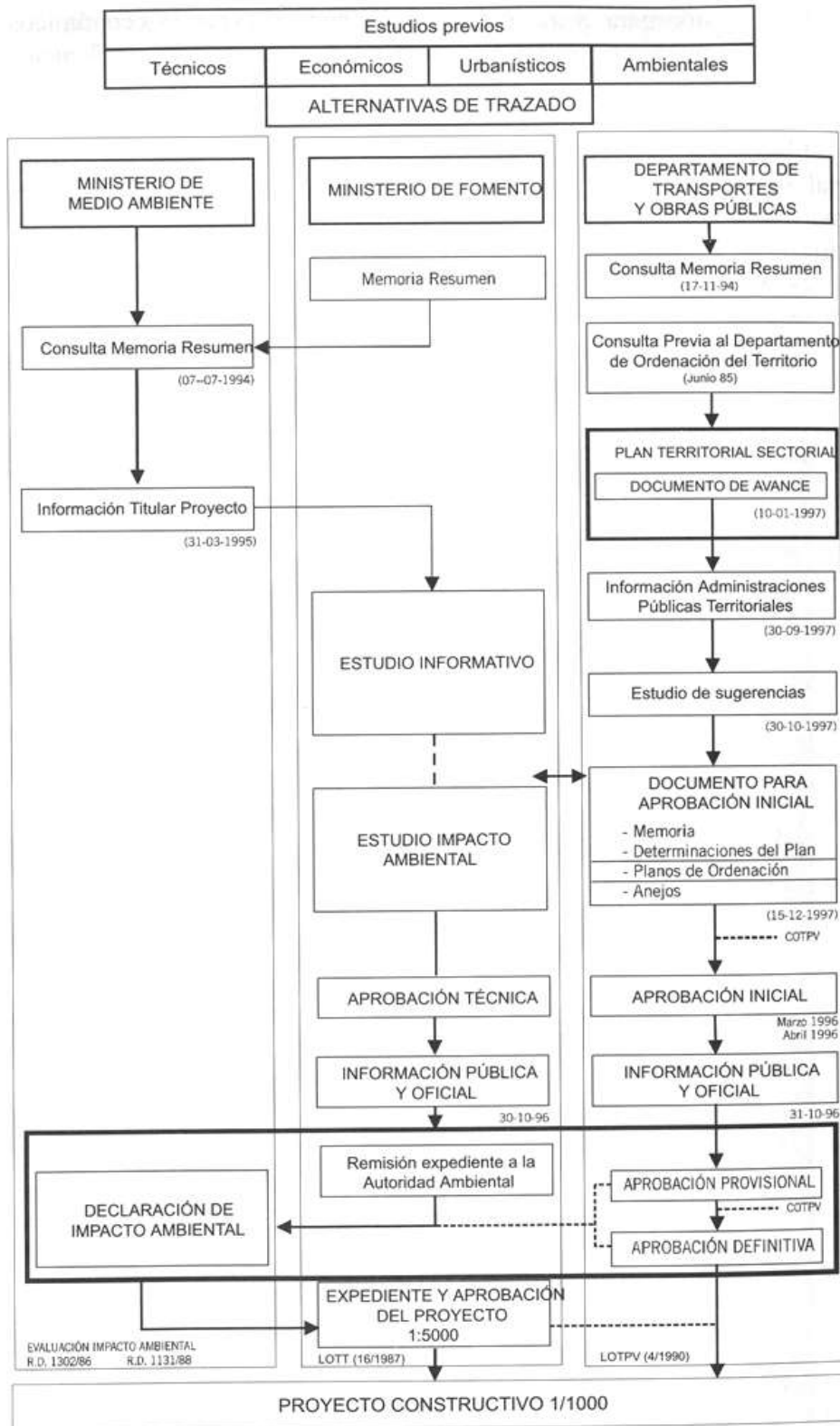
En cuanto que instrumento que persigue ordenar un elemento fundamental de vertebración del territorio de nuestra Comunidad Autónoma, con su formulación se han perseguidos una serie de objetivos:

- Erigirse en instrumento esencial de coordinación de los distintos órdenes implicados.
- Proporcionar criterios de articulación y armonización entre los aspectos de orden sectorial y urbanístico.

- Dotar de cobertura territorial a las acciones de planificación y programación sectoriales sea cual fuere la Administración competente.
- Garantizar, en el marco diseñado por las DOT, la debida armonización de la ordenación territorial ferroviaria, con los demás órdenes sectoriales con implicación territorial: agricultura, medio ambiente, patrimonio cultural, otras redes de comunicación, etc ... ; así como con las políticas de ordenación territorial formuladas respecto de ámbitos territoriales supramunicipales previamente definidos (Plan Territorial Parcial).
- Asegurar, en definitiva, el adecuado equilibrio entre la deseable progresiva mejora y modernización -desde un enfoque intermodal- de las redes de transporte ferroviario, muy especialmente de la nueva infraestructura que incorpore el ancho de vía europeo, con la necesaria ordenación racional de los usos del territorio.

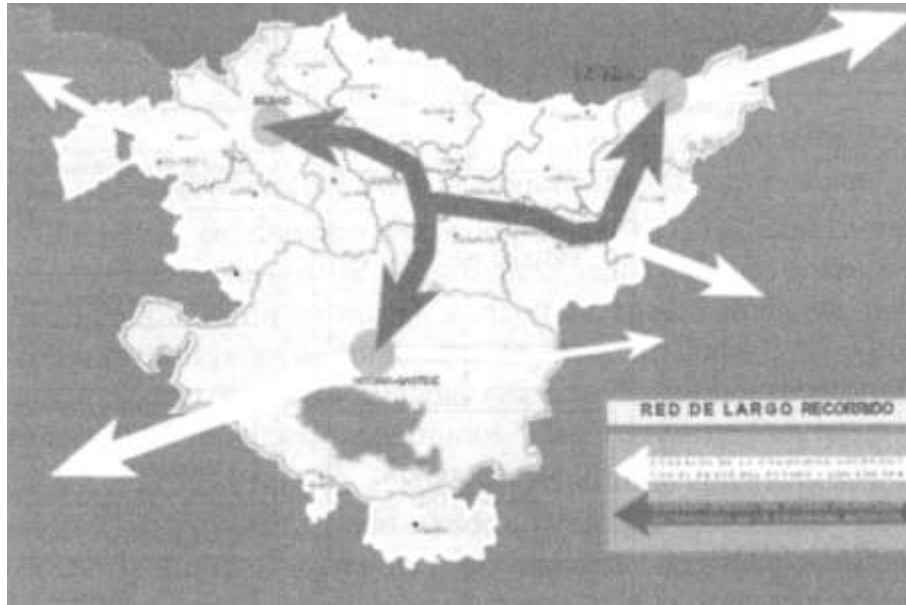
El modelo territorial y ambiental, derivado de las figuras de planificación territorial y sectorial de rango superior, que se plantea desde el PTS, tiene como objetivo prioritario la optimización de los recursos existentes en base a una adecuada política de gestión de los transportes y una planificación integral de la infraestructura, que permita racionalizar la demanda.

El sistema de transporte que se plantea desde las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) se orienta fundamentalmente a optimizar las posibilidades de conexión de los núcleos de la Comunidad Autónoma con el doble objetivo de integrar el sistema de ciudades vascas en Europa y de interconectar las tres capitales de la Comunidad. Esto con el objeto de conseguir una mejor estructuración interna como mecanismo para lograr, tanto la integración del sistema productivo como una interrelación social y cultural más estrecha.



La conexión para el modo ferroviario, con los espacios económicos más importantes del entorno próximo y del resto de Europa, se plantea a través de los ejes Burgos-Madrid, eje del Ebro por Pamplona, y eje hacia Burdeos y París.

El marco de referencia general establecido por el presente Plan Territorial Sectorial, en cuanto a la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma, -de acuerdo a la planificación territorial y sectorial de rango superior- queda configurado por un esquema global de ordenación orientado a resolver las necesidades de la demanda potencial de transporte para el modo ferroviario desde tres vertientes que se potencian y complementan entre sí, a través de: una nueva Red de Largo Recorrido, que estructura el territorio de la CAPV, conectando ésta con el resto del Estado y de Europa y el Sistema Polinuclear vasco entre sí; una Red de Cercanías, de conexión interna de las Áreas Funcionales de la Comunidad con el Sistema Polinuclear; y, finalmente, una red de metro y/o metro ligero para las relaciones internas de éste último.





La ordenación del sistema de infraestructuras, y en particular la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, constituye para las DOT un importante instrumento al servicio de las estrategias para la conformación del modelo territorial que solucione la deficiente unión ferroviaria entre Bilbao y Donostia San Sebastián, que permita la conexión ferroviaria directa entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao, y que elimine los estrangulamientos existentes en la conexión ferroviaria de Bilbao y Donostia-San Sebastián con Madrid, a la altura de Orduña ya la altura de Zumarraga, respectivamente.

La nueva red ferroviaria de largo recorrido se plantea como enlace competitivo del modo ferrocarril, frente a la carretera y al avión, en las relaciones de la vertiente noroeste de la Península Ibérica, en las relaciones País Vasco-Madrid y País Vasco-Barcelona y, en especial, para los itinerarios Lisboa-París, Madrid-París y con el Norte de Europa. Supone, además, una mejora sustancial de los intercambios de mercancías entre las citadas áreas y, en consecuencia, una mejora de la accesibilidad ferroviaria a los Puertos de Bilbao y Pasaia. Dotar al Puerto de Bilbao de accesos adecuados por ferrocarril, además de los de carretera, es imprescindible para potenciar su vocación de puerto de máximo rango en el Atlántico.

Esta Nueva Red de largo recorrido asegurará que el enlace ferroviario entre las capitales vascas (sistema polinuclear) se efectúe en tiempos inferiores a una hora, además de permitir que éstas áreas tengan acceso directo al sistema europeo de ferrocarril de largo recorrido con velocidades competitivas, como factor básico para la localización de actividades de alto valor añadido. Por otra parte, para asegurar la correcta integración territorial del conjunto de la Comunidad a este enlace deberá coordinarse y reordenarse los servicios de cercanías y metro conformando un sistema global de transporte ferroviario.

La Red de Cercanías, adquiere una gran importancia al estimarse como la más adecuada para canalizar grandes volúmenes de viajes en los corredores de conexión de las Áreas Funcionales de la CAPV al Sistema Polinuclear de Capitales. Se considera el modo de transporte que en un futuro próximo pueda tener la responsabilidad de hacer viable la funcionalidad del citado Sistema y en concreto el de las Áreas Funcionales de Bilbao Metropolitano y Donostia-San Sebastián, dado que el uso masivo del vehículo privado no será compatible, a largo plazo, con el funcionamiento eficaz de estos territorios en los que vive una parte sustancial de la población de la CAPV.

El sistema de Metro convencional, a través de las líneas 1 y 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, se presenta como el medio más adecuado para las conexiones internas del Área

Funcional de Bilbao Metropolitano, entre ambos márgenes de la Ría del Nervión y el centro de Bilbao. Sin embargo, para los nuevos corredores que se proponen en la CAPV se considera más adecuado el Sistema de Metro Ligerero (Tranvía) al ser un medio de transporte que permite coordinar una elevada capacidad de transporte, gran fiabilidad horaria y adaptabilidad a la morfología urbana. Su flexibilidad de trazado favorece los enlaces e intermodos con el tránsito rodado y con la trama urbana existentes.

V. SÍNTESIS

El momento actual se caracteriza por un nuevo modelo de economía basada en la innovación e información, en la creación de sinergia. La interacción entre los elementos de un sistema permite crear un valor añadido muy superior a la suma de los factores de ese sistema. En este sentido la interacción territorial se convierte en decisiva.

No se trata de una mera concentración de actividades con funcionamientos independientes (megalópolis), sino una nueva estructura de grandes regiones metropolitanas, caracterizada por la descentralización interna y estructura de red entre nodos. La productividad y competitividad de estas regiones depende de la conectividad, además de la infraestructura tecnológica y de los recursos humanos.

Los territorios que quedan fuera de esta red son territorios que se marginan de la economía global dinámica.

El nuevo modelo de desarrollo integra el desarrollo sostenible, se integran los espacios naturales y los usos agrícolas y se preservan, mediante una planificación intrametropolitana que los asegure dentro de la región metropolitana, En las nuevas regiones no desaparecen las identidades locales, sino que se refuerzan.

El territorio, los sistemas urbanos regionales de la era de la información, no constituyen un territorio globalizado difuso, sino al contrario fuertemente articulado en lo funcional y en lo económico y fuertemente estructurado en torno a identidades locales.

Los grandes sistemas urbanos europeos están sometidos a tensiones y a transformaciones que podrían sintetizarse en el desplazamiento hacia el sur del centro de gravedad de la Dorsal Europea.

El País Vasco, por su situación en relación con el sistema de ciudades europeo, según las DOT, está llamado a desempeñar un importante papel de RÓTULA de conexión Norte-Sur y Este-Oeste. En ausencia de otros polos urbanos de este rango en las regiones del entorno, el Sistema Polinuclear Vasco de Capitales, y especialmente el Bilbao Metropolitano, tiene vocación de intensificar el desarrollo de funciones superiores, siendo su potencial importante en la medida en que sea capaz de llevar a cabo una sólida integración del denominado Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y refuerce sus interrelaciones con ciudades colindantes de tamaño significativo como Santander, Pamplona, Burdeos, Logroño, etc .. Sería posible generar un nodo urbano fuerte de rango europeo con vocación de jugar un protagonismo creciente en el contexto de la Europa Comunitaria.

Ello exige, junto al desarrollo de procesos de renovación e innovación territorial que aumenten el atractivo del País Vasco que permitan captar las nuevas corrientes que surgen en los espacios europeos más dinámicos, la existencia de conexiones físicas eficaces.

Estas acciones en la medida que contribuyan a una mayor articulación interna del Arco Atlántico repercutirán favorablemente en el País Vasco y reforzarán su papel de punto de enlace entre el Arco y el gran Corredor Norte-Sur Europeo.

La competencia y la cooperación entre los territorios aumentan en función de la consolidación de un espacio europeo único y la progresiva disolución de las fronteras entre países. En este escenario la eficiencia de los sistemas de infraestructuras junto a la calidad ambiental de los diferentes territorios se convierten en factores críticos de la competitividad territorial

La vocación y estrategias de desarrollo de cada territorio y cada región deben definirse en un contexto más interrelacionado, siendo esenciales las claves de la integración funcional e infraestructural con las demás regiones europeas. En este escenario el ferrocarril adquiere una importancia decisiva por convertirse en eje fundamental de articulación.

En resumen, el diseño de las infraestructuras de transporte planteado por las figuras de planificación territorial vigentes, se establece como herramienta fundamental e imprescindible para dar respuesta a las condiciones derivadas del modelo territorial planteado para la Comunidad Autónoma.

En este escenario la red Transeuropea de Ferrocarriles, con su consideración de “eslabón llave”, se constituye en elemento integrador no sólo entre regiones o nodos, sino que en este caso adquiere un carácter excepcional al convertirse además en elemento vertebrador del modelo territorial de la CAPV.

Por último se insiste, ante la existencia de perspectivas diferentes, mayoritariamente sobre aspectos parciales o sectoriales de la cuestión, ante la aparición de otras demandas de nuevos corredores en el resto del Estado (Madrid-Comunidad Valenciana, Córdoba-Málaga) hacia la denominada “dorsal”, eje que ha ido adquiriendo importancia relativa por su “grado de consecución” (construido el Tramo Sevilla-Madrid, en construcción el Tramo Madrid-Barcelona-Frontera) o tensiones de otros Estados hacia otros proyectos más maduros en la Unión Europea, en la necesidad de reflexionar sobre la importancia que adquiere y las implicaciones futuras que significa “el costo de perder la oportunidad” de no llegar a consolidar como tal el corredor ferroviario del Arco Atlántico.