

O objectivo fundamental desta ponência é fazer uma reflexão sobre a evolução das infra-estruturas e desenvolvimento empresarial no eixo do Douro, fazendo referência à relação transfronteiriça e suas implicações para o desenvolvimento regional de ambos países.

A região do Douro, sempre se apresentou como uma região com problemas estruturais que condicionaram o seu processo de desenvolvimento. Esta situação é ilustrada por quase todos os indicadores estatísticos. Vale a pena destacar os principais problemas estruturais que esta região atravessa:

- um acentuado declínio demográfico e um rápido envelhecimento da população;
- oferta de reduzida emprego e mão-de-obra pouco qualificada;
- uma economia muito dependente de actividades tradicionais pouco organizados e sem dimensão crítica;
- uma insuficiente capacidade de iniciativa e um diminuto espírito empresarial;
- um sistema urbano pouco estruturado e qualificado;
- uma insuficiente rede de infra-estruturas básicas e de serviços públicos locais;
- um relativo encravamento geográfico e fracas acessibilidades intrareginais;

A principal causa e conseqüência do problema reside na incapacidade de fixar população e de valorizar eficazmente os recursos e as actividades económicas.

A estratégia de desenvolvimento adoptada nos últimos anos residiu na aposta em resolução de problemas estruturais.

A concentração dos investimentos públicos infra-estruturais não têm sido suficientes para o desenvolvimento sustentado do Douro.

A este potencial añade a necessidade de intervenção de investimento ao nível das PME's com uma ideia de cooperação inter-regional e transfronteiriço de forma a dinamizar um processo de desenvolvimento sustentado do Douro. A ideia de intensificar as relações transfronteiriças baseia-se na utilização do Douro como eixo de desenvolvimento transnacional hace um mercado global e competitivo.

Este mercado global deverá moldar as sociedades determinado pela articulação das transformações ao nível da sociedade civil, empresarial e da sociedade política e pela articulação que se realiza através da criação e destruição das instituições com uma base espacial ou territorial bem determinada.

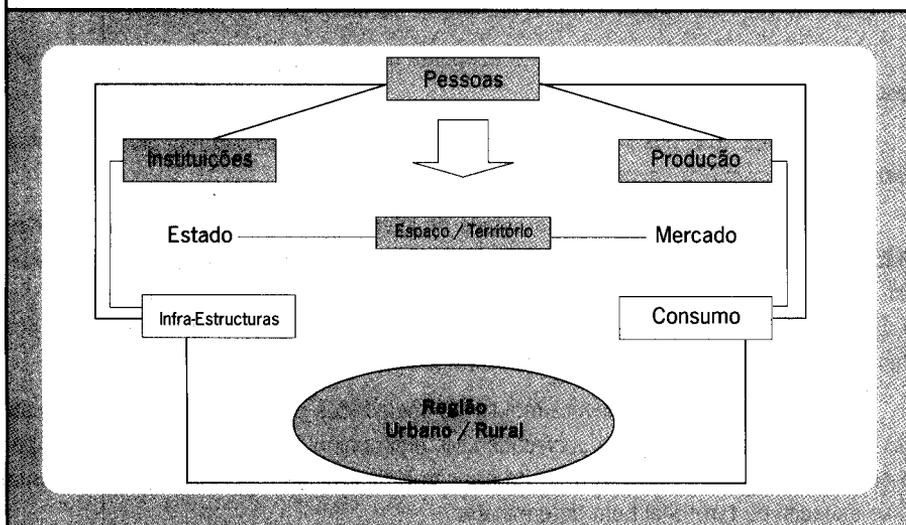
A região do Douro deverá responder a esta alteração dos referenciais humanos ao nível do espaço e território relevante para a organização económica, social e política marcada pela crescente afirmação de realidades supranacionais.

A evolução do eixo do Douro assenta na necessidade de desenvolver cinco eixos fundamentais de transformação de los cuales se destacan:

- as pessoas (movimento demográficos, transformação da família, segmentação de culturas hábitos e comportamentos, diversificação de estilos de vida); 200.000
- as instituições (do poder político, de representação profissional social e política, de regulamentação económica e social, de solidariedade);
- as infra-estructuras (de comunicações/circulação - pessoas, bens, serviços, capitais e informação - e de valorização de recursos humanos - educação/formação, saúde, ciência - e recursos materiais - energia e protecção ambiental);
- a produção (papel crescente do imaterial e dos serviços, inovação tecnológica, inovação organizacional, flexibilidade, adaptação ao mercado);
- o consumo (redução drástica do ciclo de vida dos produtos, coexistência de fenómenos de massificação e diferenciação, terreno de afirmação de novas formas de conflitualidade, pólo estruturador de novos modos de vida).

A oferta de infra-estructuras de instituições de produção e de consumo foram determinadas neste espaço por dinâmicas de investimento público e de êxodo rural (pes-

Gráfico 1



soas). Estes condicionaram o desenvolvimento das regiões menos dinâmicas e mais dependentes do sector primário. Embora este problema não esteja de todo resolvido no que se refere a investimento público de ligação inter-regional e de infra-estruturas de apoio, num quadro actual deverá ser analisado em contexto particular e não geral.

Num contexto de desenvolvimento do tecido empresarial do Douro deverá considerar:

O Imperativo da Competitividade:

- reestruturação das empresas face ao novo paradigma técnico-económico;
- formação e gestão de recursos humanos;
- articulação com o sistema científico e tecnológico.

Cambio Ecológica:

- novo marco legal e social de relacionamento com o ambiente;
- alteração dos padrões de consumo;
- inovação ao nível de processos, produtos e materiais;
- racionalização da utilização de recursos energéticos.

Renovação do tecido empresarial:

- evolução dos padrões de investimento;
- papel das PME's e dos grupos empresariais;
- investimento directo inter-regional;
- dinâmicas sectoriais;
- vantagens competitivas num contexto inter-regional

Ao nível das infra-estruturas:

Maior aproximação inter-regional, políticas de cooperação inter-regional e transnacional como seja rede de estradas auto-estradas. Plataformas de redes de informação. Pensar em nuevas plataformas de transporte.

A cooperação transfronteiriça desarrollo de programas conjuntos entre instituciones y empresas.

Para concluir neste novo contexto de economía global com plataformas regionais sugestionan uma dinamização das estruturas de desenvolvimento com base na procura.

En este contexto el desarrollo de las infraestructuras y tejido empresarial se apoyan en una política comentada inter-regional Portugal-Espanha. Esta articulación se basará en el desarrollo de plataformas de comunicación y cooperación entre Instituciones, Empresas y Universidades por forma a permitir el desarrollo del eje del Duero.

Antes de nada, quiero agradecer la deferencia que se ha tenido al invitarme a participar en esta interesante Mesa Redonda organizada dentro de las actividades del 7º Congreso de Economía Regional de Castilla y León, por dos razones importantes:

Una, porque el hecho de que este 7º Congreso de Economía Regional de Castilla y León se celebre en Soria nos permite acogerles como los sorianos sabemos hacerlo, y a ustedes les brinda la ocasión de permanecer unos días entre nosotros disfrutando de nuestra ciudad, nuestro arte, nuestra gastronomía, nuestros espacios naturales y sobre todo de nuestras gentes.

La segunda, porque se me brinda la oportunidad de presentar desde la óptica de mi representatividad como presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Soria la opinión del sector empresarial de una provincia con escaso peso industrial y con un grave problema de despoblación, no en vano es la provincia menos poblada de España, acerca de un tema **"INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO EMPRESARIAL EN EL EJE DEL DUERO"**, que nos debe hacer meditar acerca de las políticas de desarrollo y de cohesión regional realizadas en el pasado y en el presente, de la efectividad de éstas políticas a la hora de evaluar los resultados obtenidos, y de las líneas de actuación a seguir en el futuro para lograr una disminución real de las diferencias socioeconómicas entre todas las provincias de nuestra región y, al mismo tiempo, una aceleración en la velocidad de convergencia con respecto a España y a Europa.

Constatando la realidad de la estructura geográfica horizontal de la región de Castilla y León, básicamente articulada alrededor del Río Duero, resulta cuánto menos sorprendente, la no existencia de un corredor horizontal de comunicaciones en ese sentido, capaz no solo de acercar poblaciones sino de iniciar un proceso integrador entre tres regiones, Castilla y León, Región Norte de Portugal y el Valle del Ebro, que propiciaría un incremento de la diversidad económica y un desarrollo de las estructuras productivas que sirvan de estímulo del impulso económico y de la creación de empleo y en consecuencia de la posibilidad, hoy lejana en provincias como Zamora y Soria, de recomposición de su evolución demográfica actual y de aumento y consolidación de la población.

El desarrollismo de los años sesenta, caracterizado por la polarización espacial, primando con polos de desarrollo a las provincias más dinámicas -Burgos y Valladolid- frente a las demás, la estructura sectorial del tejido productivo industrial, compuesto mayoritariamente por ramas de actividad de demanda y elevado valor añadido, con hegemonía no solo de capital, sino de demanda foráneos, deviene en un fuerte desequilibrio de la distribución espacial industrial entre las provincias de la región, de graves consecuencias en parámetros como renta, valor añadido, población, etc.

Por otro lado, la estructura tradicionalmente radial de la red viaria española, unido a la falta de inversión en infraestructuras, cuando no a la desinversión, y como ejemplo de esta circunstancia se puede poner el desmantenimiento de las líneas ferroviarias Valladolid-Ariza, Burgos-Dosante y Soria-Castejón, que en lo referente a esta provincia supone la práctica desaparición del transporte ferroviario, ha potenciado aún más si cabe el tradicional aislamiento de las zonas más deprimidas y despobladas de la Comunidad, aumentando las diferencias entre las provincias más dinámicas y las menos favorecidas.

La descentralización productiva que emana de la globalización de la economía, con relaciones e intercambios por encima de cualquier frontera, se pone de manifiesto entre otras consideraciones en la aparición de corredores viarios entre centros de producción relativamente alejados, jalonados de actividades industriales y de sus actividades auxiliares, consolidando lo que se viene a denominar como **"eje de desarrollo"**, en contraposición al **"polo de desarrollo"** auténtica vedette perniciosa del modelo desarrollista de la España de los años 60, cuyas consecuencias todavía padecemos en buena parte de la región.

El eje Irún-Aveiro que en su transcurrir por Castilla y León pasa por las tres capitales más industrializadas de la región -Burgos, Valladolid, Palencia- y por la segunda más poblada -Salamanca- los núcleos atravesados por la N I -Aranda de Duero y Miranda de Ebro- o por la N VI -Tordesillas, Medina del Campo, Arévalo en la zona sur de Valladolid y Bembibre, Ponferrada y Villafranca en el Bierzo leones, nos muestran a las claras, que las grandes vías de comunicación que atraviesan la Comunidad Autónoma han sido y siguen siendo decisivos para el dinamismo industrial no solo de los centros urbanos sino de las zonas hoy emergentes en Castilla y León.

No podemos negar la evidencia de que la inversión en infraestructuras es un factor decisivo, aunque no el único, para la toma de decisiones del mundo empresarial a la hora de decidir el área espacial en la que intervenir, lo que hace de la política de infraestructuras un arma importante para el desarrollo económico y social del territorio.

Sirvan de apoyo a los argumentos anteriores los siguientes párrafos extraídos del documento "política de infraestructuras" del Ministerio de Fomento:

"La inversión pública en infraestructuras es una prioridad del gasto público y una herramienta básica de la política del Estado para dinamizar la economía y promover el equilibrio regional y la cohesión territorial. Persigue unos objetivos económicos y sociales de gran trascendencia. Entre ellos, la creación de empleo, favorecer el desarrollo económico y social, y posibilitar la solidaridad interterritorial".

"El hecho de que las infraestructuras de transporte aumenten la productividad media de las regiones menos desarrolladas hace de ella un poderoso instrumento para eliminar disparidades de renta de un país. Asimismo, una adecuada dotación de infraestructuras de transporte a través de una reducción de costes, estimula la inversión privada y mejora la competitividad de las economías, haciendo una región o país más atractivo para la inversión".

Estos criterios, que emanan directamente de las políticas de la Comisión Europea, deben ser aplicados de manera perentoria a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y más concretamente en lo que venimos a llamar “Eje del Duero”, como herramienta de desarrollo tanto de las zonas más deprimidas de la región, Zamora y Soria, como de las más dinámicas, Valladolid y Burgos, desarrollo que no sólo beneficiará al área directamente afectada sino también a las áreas limítrofes a dicho eje.

La conexión entre la Región Norte de Portugal con el Valle del Ebro, a través del corredor del Duero, constituye un elemento integrador de estas tres regiones, capaz de generar las expectativas de crecimiento y desarrollo económico necesarias para que se convierta en embrión de un importante “eje de desarrollo” atractivo a la inversión privada industrial.

Conexión no sólo mediante la tan demandada autovía del Duero, sino mediante vías ferroviarias de velocidad alta que unan el eje Atlántico de Alta Velocidad (Portugal, Valladolid, frontera francesa) con el Eje Mediterráneo (Madrid, Barcelona, frontera francesa), aprovechando las plataformas existentes de las líneas de Valladolid-Ariza y Soria-Calatayud, constituyendo así un mallado de infraestructura de transporte, que junto a la necesaria inversión en infraestructura de telecomunicaciones estimulen la movilidad empresarial y la descentralización productiva.

Se lograría, de esta manera, dotar a la Península Ibérica de un eje transversal Este-Oeste que acercaría el Atlántico (Oporto) al Mediterráneo (Barcelona), comunicando Castilla y León con el eje Atlántico Portugués-Gallego, con el eje del Ebro y con el Arco Mediterráneo, potenciando el crecimiento del Eje Atlántico Europeo (Porto-País Vasco-Atlántico Europeo) convirtiendo a Castilla y León en la región central del Cuadrante Noroccidental de la Península Ibérica, y dando servicio al equivalente al 25% de la población española con una producción, incluida la región Norte de Portugal, equivalente al 21% del PIB español.

Es importante hacer notar que además de convertir a Valladolid en el gran centro logístico del cuadrante Noroeste de la Península Ibérica, potenciándolo como intercambiador modal de diferentes medios de transporte y centro primordial de servicios avanzados a la industria y a la producción, potencia los actuales nodos de transportes de ciudades como Tordesillas y Aranda de Duero ampliando su área de localización industrial, y es un instrumento fundamental para la corrección del desequilibrio de las dos provincias de menor peso industrial de Castilla y León, Zamora y Soria, situadas cada una de ellas en los extremos del eje del Duero a su paso por la Región, eliminando el aislamiento histórico de estas provincias con Portugal en el caso zamorano, con el Eje del Ebro en el caso de Soria y con el resto de la Región en ambos casos.

Ciñéndome ahora a la situación de Soria, la ejecución urgente de las infraestructuras de transporte reseñadas, además de la construcción de vías rápidas de comunicación con el País Vasco, Navarra y Madrid, una mejora sustancial en las infraestructuras de telecomunicaciones y universitarias son una demanda exigida por el tejido empresarial y por

la sociedad soriana en justa compensación al abandono histórico sufrido por esta tierra, como última vía para romper su aislamiento e iniciar un proceso de integración capaz de incrementar la diversidad económica de forma que se estimule la inversión empresarial, la atracción de población capaz de intervenir la tendencia demográfica y el despoblamiento, para mejorar las expectativas de desarrollo y corregir los desequilibrios existentes.

Para terminar, y a modo de resumen, señalar la constatación de que los inversores se dirigen principalmente hacia zonas en las que existe un desarrollo previo (mejores comunicaciones, existencia de servicios a la industria avanzados, nivel de formación, mano de obra cualificada disponible, ...) en detrimento de aquellas otras zonas menos favorecidas, así como la existencia de infraestructuras de transporte, de telecomunicaciones, energéticas, etc., que permitan un movimiento rápido, seguro y eficiente de personas y mercancías, disminuya los costes de explotación o facilite la comunicación, entre otras, son un factor determinante para la captación de inversiones, incentivando la consolidación y el incremento de la actividad económica y del dinamismo empresarial en las áreas afectadas, reduciendo las desigualdades existentes, y vertebrando y cohesionando el territorio, lo que debería inducir a las distintas Administraciones a actuar con un verdadero sentido de responsabilidad y solidaridad interterritorial, urgiendo la realización de infraestructuras en aquellas zonas especialmente desfavorecidas como instrumento de reducción de las desigualdades y de mejora de las expectativas socioeconómicas que no sólo se circunscriben en el área de actuación, sino que se expande a áreas de influencia mucho mayores, petición que choca con alguna de las políticas actuales de la Administración Regional que sigue paradójicamente potenciando los actuales ejes de desarrollo en detrimento de los espacios menos desarrollados, contraviniendo la máxima de que "Justicia es tratar de manera desigual a los desiguales" que tantas veces hemos oído de boca de altos cargos de la Administración Regional.

«Infraestructuras y
desarrollo empresarial
del eje del Duero»

54

D. Antonio Miguel Méndez Pozo

PRESIDENTE DE LA CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE BURGOS

Agradezco, en primer lugar, la amabilidad de la Consejería de Economía y Hacienda, por invitarme a participar, en mi condición de Presidente de la CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DEL EJE FERROVIARIO TRANSEUROPEO ATLÁNTICO (CEFAT), en este 7º Congreso de Economía Regional de Castilla y León.

Supone para mí una enorme satisfacción comparecer ante este foro y muy especialmente en esta Mesa Redonda sobre "Infraestructuras y desarrollo empresarial en el Eje del Duero", por un doble motivo: uno personal, ya que mis recuerdos de juventud están unidos a Zamora (la franja más importante, junto a la Región Norte de Portugal, de la llamada Región Fluvial del Duero); y el segundo, porque los fines de este Eje de comunicación vienen a coincidir, en gran medida, con los planteamientos defendidos por la Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación del Eje Ferroviario Transeuropeo Atlántico (CEFAT), que represento, compartiendo una misma inquietud: **"la potenciación y el desarrollo de las provincias y regiones comprendidas en esta importante zona geográfica hispano-portuguesa."**

Cuando apenas faltan unos días para el cambio de siglo, tiempo fronterizo propicio para la reflexión, se hace necesario un análisis de aquellos elementos y factores que han jugado un papel importante en la expansión y desarrollo 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.

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, reivindicando el fin del aislamiento de muchas regiones de España, alejadas durante mucho tiempo de las grandes vías de comunicación.

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, tan olvidado en los planes de modernización de infraestructuras de los últimos tiempos, se nos ofrece hoy 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.

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 de "tren de gran velocidad" (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, por que 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. Hablar hoy día de velocidades comprendidas entre los 250-350 km/hora ya no es un sueño. La adaptación y nuevos usos en el transporte es fundamental.

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.

La pertenencia a la Unión Europea nos exige una puesta al día de nuestros sistemas operativos. Los objetivos específicos que han servido de base para las actuaciones de modernización de las redes de transportes europeas que se han venido realizando hasta la fecha en la U.E. quedaron establecidos en los acuerdos de Essen y Cardiff, plasma-

dos en la Decisión 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Simplemente haré hincapié en la importancia, sobre todo, de los proyectos 3 y 8, de los 14 que contempla dicha decisión, especialmente el proyecto número 8: "vía de enlace multimodal Portugal-España con el resto de Europa", que es el que de una manera particular nos afecta, ya que se refiere a los medios de comunicación, en especial ferroviarios, que han de desarrollarse, en el caso español a través de las Comunidades Autónomas de Madrid, Castilla y León y el País Vasco, y decisivo en la conexión del Noroeste de la Península Ibérica. 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), experimenta al día de la fecha un desigual estado de realización. Las obras del primer apartado del proyecto 3 (Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier) se encuentran en fase muy avanzada de construcción cumpliéndose seguramente el calendario fijado de 2004, teniendo previsto que en el año 2002 entre en funcionamiento el trayecto de AVE Madrid-Zaragoza-Lérida y en 2004 alcance no sólo Barcelona, sino también la frontera francesa.

Menos avanzada está la ejecución del proyecto Madrid-Vitoria-Dax. Aunque anunciado el proyecto de las obras en el tramo Madrid-Valladolid (eje troncal de las demás conexiones a Galicia, Asturias, Cantabria, el País Vasco y, en su caso, la Región Norte de Portugal) para el presente año 2000, éstas no se llevarán a cabo hasta el próximo año 2001, según la propuesta del Ministerio de Fomento, que ya, en sus presupuestos contempla la inversión de 36.836 millones de pesetas para el comienzo de las obras previstas del túnel de Guadarrama. Proyecto que junto a los también anunciados de las autovías de Castilla (con una inversión de 8.196 millones de pesetas) y del Duero (8.168 millones), suponen un fuerte impulso para la modernización de las infraestructuras de la región castellano-leonesa. Curiosamente en este ejercicio y por vez primera, la inversión en el tren supera en 10.000 millones de pesetas a la de autovías: 36.836 millones previstas por el ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) frente a los 25.963 millones contemplados para autovías y autopistas.

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-: la presión desde 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, así como las presiones para llevar a efecto cuanto antes la conexión de Lisboa con Madrid y desde aquí su enlace con el Levante, a través del AVE Madrid-Valencia, estando implicadas las Comunidades Autónomas de Madrid y de Castilla la Mancha, amén de otros oportunos que en nada favorecen a nuestra región ni al proyecto Eje Atlántico.

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.

Vivimos unos momentos cruciales y decisivos. El péndulo de las grandes inversiones en infraestructuras, como venimos observando, se inclina peligrosamente hacia el Mediterráneo, pretendido enlace de Europa con el Norte de África, dejando a otras zonas importantes de España y de Portugal postergadas.

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 las comunicaciones, vitales para el progreso de unas Regiones, las comprendidas en el sector Noroeste de la Península Ibérica, quedaban a priori, relegada 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 NAVEGACION 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.

Las infraestructuras constituyen un elemento básico para el desarrollo social y económico de una región, de un territorio. En el caso que nos ocupa, resulta obvio el fortalecimiento y consolidación de vínculos entre las distintas regiones y provincias comprendidas

en el Eje Atlántico, en cuyo nervio podemos incardinar, sin temor a equivocarnos, como decisivo el Eje del Duero, el eje estratégico Oporto-Valladolid que únicamente puede adquirir visos de realidad si se sustenta sobre una gran red de comunicaciones multimodales.

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.

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 el País Vasco, 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, así como la conexión, a nuestro juicio necesaria, al Eje Atlántico - Eje Mediterráneo a través de esta provincia de Soria (lo que permitiría la unión efectiva del cuadrante noroeste de la península con el Mediterráneo) -Eje Norte-Este-, vía Calatayud con una visión integradora, expandiendo de esta forma los beneficiosos efectos a un espacio geográfico mucho más amplio carente de estas posibilidades.

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 del siglo XXI sino también intercambios culturales, ideas y modos de vida diferentes y enriquecedores. Un corredor que permita más fácilmente la intensificación de los contactos interempresariales y de aquellos más directamente conectados con el desarrollo de la innovación y el progreso.

En definitiva, propiciar un mejor conocimiento entre nuestros pueblos. Identidad cultural que, por otro lado, constituye otra de las bases 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 mes de abril del año 1999, en la que tuvimos la enorme satisfacción de ser anfitriones de un encuentro de Presidentes de Comunidades Autónomas y Regiones de España, Francia y Portugal, en el que se puso de manifiesto 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 y regiones que tienen una salida natural a través de Castilla y León, de ahí la necesaria unión de esfuerzos de todas las administraciones implicadas para lograr estos objetivos comunes.

Permítanme, a este respecto, recordar unas palabras de la intervención del Presidente de la Comisión de Coordinación de la Región Norte de Portugal, don Luis Braga da Cruz: *"Me gustaría llamar su atención sobre el hecho que, de los catorce proyectos prioritarios que definen la red trans-Europea de conexiones por carretera y ferrocarril, el gobierno portugués, en 1996, hizo una propuesta de alteración en cuanto a uno de esos proyectos: en lugar de defender el proyecto de conexión Lisboa-Madrid, el gobierno portugués presentó una propuesta para sustituir esta designación por la conexión multi-modal de Oporto-España-Europa Central. Con ese cambio, Portugal no pretendía desvalorizar la relevancia y la necesidad de acentuar la conexión entre Madrid y Lisboa, sino llamar la atención de las altas instancias europeas sobre la importancia de unir un espectro geográfico ininterrumpido de interés económico que se extiende desde La Coruña hasta el sur de Lisboa, conectándolo a través de la Cuenca Hidrográfica del Duero, es decir, desde la Región de Castilla y León hasta Aquitania, pasando por el País Vasco. Lo que estaba en cuestión era la reducción de la situación periférica de nuestras regiones de la franja Atlántica de la península Ibérica"*.

Este planteamiento viene respaldado por el Consejo Económico y Social de Castilla y León. Un reciente informe considera "prioritario" el establecimiento de un enlace ferroviario entre Valladolid y Oporto a través de una línea de alta velocidad y el desdoblamiento de carreteras. El informe constata que existen relaciones de complementariedad entre las economías de Castilla y León y el Norte de Portugal, como pone de manifiesto el carácter marcadamente industrial de la región lusa, las posibilidades de exportación de productos de Castilla y León hacia la zona portuguesa o la importancia del turismo entre ambas regiones.

Por eso quiero insistir en la importancia de que este proyecto de modernización de los ferrocarriles e infraestructuras en general del noroeste de España, no se haga de

espaldas a la Región Norte de Portugal. La Región de Oporto se encuentra precisamente en el centro de la Fachada Atlántica de la Península Ibérica, equidistante de Lisboa y La Coruña, siendo el polo de desarrollo más importante de la décima región más industrializada de Europa, por la óptica del empleo industrial, y donde se produce más del 70% de las exportaciones portuguesas. A una hora del aeropuerto de Oporto viven más de 3 millones de personas y casi 5 millones en un radio de 2 horas. En pocas regiones de la Península se encuentra una tan elevada concentración de personas y bienes como en su fachada Atlántica, justificación para que se apoye e incentive toda iniciativa que concurra para su desarrollo equilibrado.

Me gustaría dejar bien sentado un hecho que, a mi juicio, resulta incontestable: si el proyecto de CEFAT es importante para todas las provincias que en ella están representadas, lo es de manera singular para las provincias transfronterizas. Este Eje es de una importancia capital y supondría un revulsivo para aquellos territorios que limitan especialmente con Portugal. En este sentido, a mi juicio se está sacrificando la capitalidad económica de Oporto, frente a la capitalidad oficial de Lisboa, y ante esta realidad, se impone un diseño que equilibre la importancia de estas grandes áreas.

Y un último apunte necesario: es absolutamente importante no demorar estos compromisos en el tiempo. Las infraestructuras de comunicación las debemos tener actualizadas y además actualizadas en un tiempo adecuado, en su momento, que nos permita estar entre los primeros en la salida, para no perder, una vez más, el tren del futuro.

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.