



## ATLANTIKOKO TRENBIDE ARDATZA, GARAPEN EKONOMIKORAKO AUKERA / EL EJE FERROVIARIO ATLÁNTICO, UNA OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO

Bilbo, 2014ko urriaren 15a

# Iñigo Urkullu lehendakariaren ustez, Atlantikoko trenbide-korridorea premiazkoa da, Euskadi Europako hego-mendebaldeko erreferentziako gune logistiko garrantzitsu bihurtuko baitu

**Iñigo Urkullu** lehendakariaren ustez, Atlantikoko trenbide korridorea eraikitzea premiazkoa da, Euskadi Europako hego-mendebaldeko erreferentziako gune logistiko bihurtuko baitu. Bestalde, Trenbideen Nazioarteko Batasuneko Abiadura Handiko arloaren zuzendari **Ignacio Barrónek** adierazi du eskaera handiena eta etorkizunerako aukera gehien dituen Europako ardatzetako bat dela, bai bidaiariak bai salgaiak garraiatzeko, 2.000 kilometroan 10 eskualde lotzen dituelako, «horrenbestez, funtsezkoa da Europa zeharreko garraio-sarean». Bestalde, Eusko Ganberetako eta Bilboko Merkataritza Ganberako presidente **Jose Ángel Corresek** nabarmendu du Euskadik trenbide sare modernoa behar duela, lurraldean ondo txertatuta dagoena, gutxi kutsatzen duena, eraginkorra, jasagarria eta Europarekin konektatuta dagoena, jarduera ekonomikoa bultzatzen eta denontzako aberastasuna sortzen lagunduko duelako.

Urkullu, Barrón eta Corres Bilboko Merkataritza, Industria eta Nabigazio Ganberak antolatu duen *Atlantikoko Trenbide Ardatza, garapen ekonomikorako aukera* izeneko lan-jardunaldian izan dira. Ingurumen eta Lurralde Plangintzako sailburu Ana Oregik, Francisco Javier Fernández Macho katedradunak, Akitaniako Merkataritza eta Industriako Eskualde Ganberako presidente Laurent Courbu, Eusko Jaurlaritzako Pedro Hernando eta Antonio Aiz sailburuordeak eta Baionako Ganberako presidente André Garreta ere izan dira jardunaldian.

«1994. urtean, Europar Batasunak ezarri zuen Madril-Gasteiz-Dax korridoreak 2010erako prest egon behar zuela. Atzerapenak agerikoak izan arren, eraikuntzaren azken fasean gaude. Garraio-azpiegitura lehenbailehen abiaraztea da garrantzitsuena, hamarkada honetan bertan –esan du Urkulluk–.

Atlantikoko trenbide-azpiegiturak handitu egingo du pertsonen eta salgaien garraioaren segurtasuna. Trenbide-ardatz hau funtsezko elementua da Europako barne-merkatua indartzeko, baita Batasun osoko kohesio sozialerako



eta ekonomikorako ere; baina, batez ere, Atlantikoko ardatzeko kohesiorako. 85 milioi lagunez ari gara».

Lehendakariaren azalpenaren arabera, Euskadiko trenbidea Europako trenbide sarearen barnean kokatzeko prozesuak bost oinarri ditu: azpiegitura eraikitzeo ekarpen ekonomikoa, beste sektore batzuetan izandako efektua eta enpleguaren sorrera; halako trenbide sare bat eraikitzeak eta abiarazteak behar dituen ingeniari eta teknologia; mugikortasuneko abantailak (joan-etorrietako denbora txikiagoa, kutsadura txikiagoa, garraio-sistemaren funtzionamendu-kostu txikiagoak eta segurtasun handiagoa); hainbat arlotan dituen ondorio onuragarriak (turismoan, lurralde-kohesioan, mugikortasunean, ingurumenean, garapen ekonomikoan); eta, azkenik, Euskadi Europako hego-mendebaldeko erreferentziako gune logistikoa handia izatea, kokaleku pribilegiatuagatik eta plataforma logistikoei esker (Bilboko, Pasaiako eta Bermeoko portuei, errepide eta autopista sareari, trenbideei eta aireportuei esker).

Iñigo Urkulluk Sustapen Ministerioaren aurrekontuak aipatu ditu: «9.570 milioi eurotatik berrehun baino zerbait gehiago bakarrik bideratuko ditu Euskadiko, hau da, penintsularen Europako ateko abiadura handira. Plangintza seriotasunez egin behar dute, eta azpiegiturari aurrekontu egokia egokitu behar diote, gutxienez 2020an abiarazteko, aurreikusitakoa baino 20 urte ondoren bada ere. Baina orain eduki dezakegu».

### **Barron: «aukerak»**

Trenbideen Nazioarteko Batasuneko Abiadura Handiko arloaren zuzendari Ignacio Barrónek azpimarratu du Atlantikoko korridorea edo ardatza eskaera handiena eta etorkizuneko aukera gehien dituen ardatzetako bat dela, bai bidaiariak bai salgaiak garraiatzeko, horregatik oso behar zehatzak ditu. «Esajeratu gabe esan daiteke Atlantikoko ardatzak 10 eskualde lotzen dituela 2.000 kilometroan, eta Europako garraio sarean funtsezkoa da. Sarea beste korridore batzuekin osatuta dago, baina oro har benetako sarea da», azaldu du.

Barrónen ustez, garrantzitsua da trena eta tren-zerbitzuak ondo planifikatzea, gaitasun-arazoak konpontzeko, jasangarritasuna handitzeko eta jarduera ekonomikoa eta soziala garatzeko.

«Korridore horretako zenbait zati amaitzea eta martxan jartzea, Euskal Y adibidez, bidaiarien eta salgaien Europako trenbide-garraioaren liberalizazio-prozesuaren amaierarekin bat etorriko da. Horrenbestez, horren ikuspegia erabat aldatuko da, eta bidaiarien eta salgaien garraioak, distantzia laburrekoak eta luzekoak, herrialdekoak edo nazioartekoak, kontinente mailako ikuspegia izango du. Oso onuragarria izango da, behar bat ia, bai jasangarritasunaren ikuspuntutik, bai enpresen eta ekintzaileen ikuspuntutik», gehitu du abiadura handiko trenetan aditua den ingeniariak.

Bestalde, adierazi du, Euskal Y abiarazi ondoren, trenen-sektoreak garraio-merkatuaren zati handiagoa estali beharko duela klima-aldaketari aurre egiteko



eta jasangarritasuna handitzeko, eta zeharkatzen eta lotzen dituen eskualdeetako lehiakortasunean eragin esanguratsua izango duela.

Jardunaldia amaitzeko, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburu **Ana Oregik** azaldu du Euskadik bidaiarien eta salgaien garraioaren garapenarekin eta etorkizunarekin bat egiten jakin duela. «Mugikortasunaren etorkizunarekin bat egitean, jasangarritasunarekin eta klima-aldaketaren ondorioen aurkako jarduerarekin ere egin dugu bat», esan du.

Bilbao 15 10 2014'ko urria'ren 15'a.

## **El Lehendakari Iñigo Urkullu considera “urgente el desarrollo del corredor ferroviario atlántico que hará del País Vasco un gran “hub” logístico referencia en el suroeste europeo”**

- **Corres:** “Euskadi precisa una red ferroviaria moderna que ayudará a impulsar la actividad económica, contribuyendo a generar riqueza para todos”
- **Barrón:** “el corredor Atlántico es uno de los ejes de transporte europeos con más demanda y proyección futura, tanto en viajeros como en mercancías y por ello presenta unas necesidades muy concretas de capacidad ”
- **Oregi:** “Un buen sistema de transporte ferroviario debe ser una buena noticia para nuestro territorio ya que avanzamos hacia propuestas de movilidad colectiva eficientes y eficaces que sustituyan gradualmente a los medios hoy tan dañinos para nuestro medio ambiente, anclados en la egoísta individualidad, consumidores insaciables de combustibles fósiles

El Lehendakari **Iñigo Urkullu** considera urgente el desarrollo del corredor ferroviario atlántico “que hará del País Vasco un gran “hub” logístico referencia en el suroeste europeo”. Por su parte el director de Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles, **Ignacio Barrón**, asegura que se trata “de uno de los ejes de transporte europeos con más demanda y proyección futura, tanto en viajeros como en mercancías ya que conecta a 10 regiones a lo largo de sus 2000 kilómetros y es una pieza clave dentro de la red transeuropea de transporte”. Por su parte, el presidente de Eusko Ganberak y de la Cámara de Comercio de Bilbao, **José Ángel Corres**, ha destacado que “Euskadi precisa una red ferroviaria moderna, bien integrada en el territorio, poco contaminante, eficaz, sostenible y conectada con Europa ya que ayudará a impulsar la actividad económica, contribuyendo a generar riqueza para todos”.



Urkullu y Barrón han participado en Bilbao, junto a José Angel Corres, presidente de las Cámaras Vascas de Comercio, en una jornada de trabajo con el lema *"El eje ferroviario atlántico, una oportunidad para el desarrollo económico"* que ha organizado la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Bilbao y en la que también han intervenido la consejera de Medio Ambiente y Política Territorial Ana Oregi, el catedrático Francisco Javier Fernández Macho, Laurent Courbu, presidente de la Cámara de Comercio e Industria Regional de Aquitania, los viceconsejeros del Gobierno Vasco Pedro Hernando y Antonio Aiz y el presidente de la Cámara de Baiona, André Garreta.

Ante un largo centenar de representantes de la economía y la industria vasca, el Lehendakari Urkullu ha recordado que "el horizonte que en 1994 definió la Unión Europea para el corredor Madrid-Vitoria-Gasteiz-Dax, fue el año 2010 y es evidente que ha habido retrasos, pero nos encontramos ya en la fase final de construcción. Lo importante es que esta infraestructura de transporte entre en servicio lo antes posible, esta misma década".

"La infraestructura ferroviaria atlántica orienta la política de transportes hacia las personas y las mercancías que requieren más seguridad y calidad en sus desplazamientos. Este eje constituye un elemento esencial para reforzar el mercado interior europeo, así como la cohesión social y económica de toda la Unión y, en especial del eje atlántico. Estamos hablando de 85 millones de personas" ha indicado Urkullu.

El Lehendakari ha centrado en cinco bases el desarrollo de la nueva red ferroviaria vasca dentro de la red europea "con la aportación económica durante la construcción de la infraestructura, por su efecto arrastre sobre otros sectores y la creación de empleo; el desarrollo en ingeniería y tecnología que conlleva la construcción y puesta en servicio de una red ferroviaria de estas características; los beneficios en la movilidad y el sistema de transporte con reducción de tiempos de viaje, de efectos contaminantes, disminución de costes de funcionamiento del sistema de transporte y aumento de la seguridad; el impacto positivo en ámbitos como el turismo, la cohesión territorial, la movilidad, el medio ambiente y el desarrollo económico y, por último, la oportunidad de articular en Euskadi un gran "hub" logístico referencia en el suroeste europeo gracias a una privilegiada situación geográfica, plataformas logísticas, los puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo además de la red de carreteras y autopistas, redes ferroviarias y aeropuertos".

Iñigo Urkullu ha hecho referencia a los presupuestos del Ministerio de Fomento 2015 "que de 9.570 millones de euros solo dedica a la alta velocidad en el País Vasco, puerta peninsular a Europa, poco más de doscientos. Han de realizar una planificación seria para el desarrollo de esta infraestructura dotada de los créditos presupuestarios suficientes para conseguir, al menos, que esté operativa en el 2020, aunque sea diez años después de lo inicialmente previsto. Pero la podemos tener ya".



El presidente de Eusko Ganberak y de la Cámara de Comercio de Bilbao, José Ángel **Corres** ha destacado que “el sistema ferroviario siempre ha sido una preocupación para la Cámara de Comercio de Bilbao. En Euskadi necesitamos una red ferroviaria moderna bien integrada en el territorio, poco contaminante, eficaz, sostenible y conectada con Europa. En este contexto, consideramos urgente concluir la construcción de la “Y Vasca” que facilite las comunicaciones con su entorno, tanto hacia Aquitania como hacia Castilla y León”.

“La “Y” ferroviaria vasca es una pieza clave para solucionar el problema del transporte, la logística y las conexiones por ferrocarril. Asimismo, ayudará a impulsar la actividad económica, contribuyendo a generar riqueza para todos. Creemos que el esfuerzo realizado hasta ahora hay que darlo por bueno con tal de que el proyecto pueda ser una realidad cuanto antes” ha añadido Corres.

### **Barrón: “oportunidad”**

Ignacio **Barrón**, director de la división de Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles- UIC, ha destacado que “el corredor o Eje Atlántico es uno de los ejes de transporte europeos con más demanda y proyección futura, tanto en viajeros como en mercancías y por ello presenta y presentará unas necesidades muy concretas de capacidad. Se puede decir sin exagerar que el Eje Atlántico, que conecta 10 regiones a lo largo de sus 2000 kilómetros, es una pieza clave dentro de la red transeuropea de transporte, red que está formada por la integración de otros corredores, pero que en su concepto global constituye una verdadera red”.

Barrón estima importante “que el ferrocarril y los servicios ferroviarios estén muy bien planificados, para que puedan resolver los problemas de capacidad que se presentan y para contribuir a la sostenibilidad y al desarrollo de la actividad económica y social”.

“La terminación y puesta en servicio de algunas piezas clave de este corredor, como por ejemplo la Y vasca, va a coincidir con la culminación del proceso de liberalización del transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril en Europa, lo que le va a dar una nueva dimensión, tanto en lo que respecta al transporte de viajeros -de corta o larga distancia, locales o internacionales- como de mercancías, con una clara vocación continental. Algo sumamente positivo, casi una necesidad, no solo desde el punto de vista de la sostenibilidad, sino también desde una dimensión empresarial y emprendedora” ha añadido el experto ingeniero especializado en alta velocidad ferroviaria.

Según el directivo de la UIC, “la puesta en funcionamiento de Y vasca, además de significar un aumento importante de la parte de mercado que el ferrocarril debe asumir en aras de una mejora de la sostenibilidad, en particular por su contribución al cambio climático, va a tener un impacto significativo en la competitividad de las regiones que atraviesa y que une”.



La jornada ha sido clausurada por la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, **Ana Oregi**, quien ha comentado que “un buen sistema de transporte ferroviario debe ser una buena noticia para nuestro territorio, porque debemos decirle que avanzamos hacia propuestas de movilidad colectiva eficientes y eficaces que sustituyan gradualmente a los medios hoy tan dañinos para nuestro medio ambiente, anclados en la egoísta individualidad, consumidores insaciables de combustibles fósiles”