

«Estrategia de Infraestructuras y Desarrollo Espacial»

Este artículo se estructura en dos grandes apartados. En primer lugar, se analiza brevemente la distribución de la población y actividades económicas en las comarcas de las Comunidades Autónomas del País Vasco (CAPV, en adelante), así como su evolución reciente. En el segundo apartado se examina la situación actual, disfunciones existentes y planes de actuación en relación a las principales infraestructuras: sistema de carreteras, ferroviario, portuario y aeroportuario.

Artikulu hau bi atal handitan egituratua dago. Lehenengoan, Euskal Herriko Komunitate Autonomoko (aurrerantzean EHKAko) eskualdeetako biztanleriaren banaketa eta berorietan ematen diren iharduera ekonomikoak, hala nola horien azken orduko eboluzioa, aztertzen dirá labur-labur. Eta bigarren atalean, gaur egungo egoera, bertan ematen diren disfuntzioak eta azpiegitura nagusienei buruz, hots, errepide, irenbide, portu eta aireportuen sistemari buruz iharduteko planak lantzen dira.

The present article is organised in two main sections: The first one analyses shortly, the distribution of the population, the economic activities and the recent evolution of some areas (Comarcas) of the Basque Country (CAPV). The second section is devoted to examine the present situation, the existing disfunctions and plans of action relative to the main infrastructures: Road system, rail-system, harbour facilities and airports.

1. Distribución de la población y localización de actividades económicas
2. Infraestructuras: Situación actual y planes de actuación

Palabras clave: Distribución de la población, actividades económicas, infraestructuras, desarrollo espacial.
Nº de clasificación JEL: R11, R12.

**1. DISTRIBUCIÓN DE
POBLACIÓN Y
LOCALIZACIÓN DE
ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

1.1. Distribución de la Población

La distribución de la población a lo largo del territorio vasco presenta un alto grado de concentración en las comarcas que tienen como cabecera a las capitales de los tres territorios históricos, principalmente Bilbao.

En el Gran Bilbao se concentra el 43% de los habitantes de la CAPV, ratio que se incrementa hasta el 68% si se incluyen las comarcas de Donostialdea y la Llanada Alavesa (Mapa n.º 1). Estas tres comarcas representan únicamente el 20% de la superficie territorial de la Comunidad Autónoma.

En el extremo opuesto se sitúan las comarcas alavesas con menor grado de industrialización (Estribaciones del Gorbea, Valles Alaveses, Montaña Alavesa y Rioja Alavesa), donde reside únicamente el 1% de la población

vasca en una superficie territorial que alcanza al 25% del total de la CAPV.

Los dos comentarios previos nos proporcionan una primera visión territorial del territorio vasco: su desequilibrio espacial.

Confirmando la afirmación anterior, a partir del indicador de densidad de población, destacar el contraste entre los 2.502 habitantes por km.² del Gran Bilbao y los 6 de los Valles Alaveses. Las menores densidades de población se concentran en el sur y oeste del territorio autónomo, en el área que queda por debajo de una línea imaginaria entre el Gran Bilbao y la Llanada Alavesa.

Analizando la evolución a partir de 1975, conviene indicar la continuidad del despoblamiento de las comarcas del sur de la CAPV (Montaña, Valles y Rioja Alavesa), así como la negativa evolución demográfica de las comarcas del Bajo Deba y Goierri, de una intensa especialización metálica.

Con objeto de analizar la jerarquía urbana y la posición de cada núcleo comarcal dentro del sistema

Mapa n.º 1. Distribución de la Población (%) (1989)



de ciudades de la CAPV, se ha calculado, asimismo, la evolución de la población entre 1975 y 1986 para los municipios más poblados de cada comarca, con objeto de establecer los ejes de dinamismo a nivel territorial y su grado de articulación.

Según dicha información, se observa cierta relación entre los principales ejes de comunicaciones por carretera y el dinamismo poblacional. Así, los núcleos situados en la carretera N-1, Irún, Donostia, Beasain, Vitoria ven incrementar su volumen de población, manteniéndose el número de habitantes de Tolosa.

Por su parte, el corredor de las autopistas A-8 y A-68 une núcleos comarcales con variaciones demográficas positivas y negativas durante el período. En el primer caso se sitúan, además

de Irún, Donostia, Zarautz y Durango, siendo Bilbao y Eibar las excepciones, experimentando este último municipio una apreciable reducción en su número de habitantes.

Si nos referimos a la evolución de la población comarcal en dicho período, puede efectuarse la siguiente tipología de comarcas en base a su dinamismo poblacional:

- Comarcas con variación superior a la media de la CAPV (3% de incremento total durante el período). Por orden de incremento: Llanada Alavesa, Cantabria Alavesa, Bajo Bidasoa, Urola Costa y Duranguesado, con una variación entre el 16% de aumento poblacional en la Llanada Alavesa y 5% en el Duranguesado.

- Comarcas con incremento poblacional, aunque inferior a la media de la CAPV: Markina-Ondárroa, Gran Bilbao, Donostialdea, Gernika-Bermeo, Tolosaldea y Alto Deba.
- Comarcas con retroceso poblacional: Encartaciones, Goierri, Rioja Alavesa, Arratia-Nervión, Estribaciones del Gorbea. Bajo Deba, Montaña Alavesa y Valles Alaveses. Destaca especialmente la pérdida de población durante el período de estas dos últimas comarcas, con descensos del número de habitantes del 16% y 21%, respectivamente.

Para finalizar, conviene indicar que todas las comarcas guipuzcoanas cuentan con un núcleo comarcal con una población superior a los 10.000 habitantes y, por tanto, con un volumen demográfico suficiente para la prestación de servicios y necesario para la vertebración del espacio comarcal próximo.

En el territorio histórico de Bizkaia, las comarcas de Arratia-Nervión y Encartaciones carecen de un núcleo de la dimensión citada. Por lo que respecta a Álava, con la excepción de Vitoria-Gasteiz y Llodio no existe ningún núcleo que alcance el umbral mencionado.

Especialmente intensa es la concentración espacial de la población alavesa en Vitoria-Gasteiz (75% del territorio histórico) frente al 32% de la población del territorio histórico de Bizkaia concentrada en Bilbao y el 26% de la guipuzcoana en Donostia-San Sebastián.

1.2. Localización de Actividades Económicas

Del análisis de la distribución sectorial de la población ocupada puede establecerse, a grandes rasgos, una aproximación a una tipología de las comarcas vascas a partir de su especialización productiva. En este sentido, puede establecerse la siguiente clasificación comarcal en cinco grandes grupos (Mapa n.º 2):

- *Grupo I: comarcas agrícolas.* En estas comarcas la población ocupada en la agricultura alcanza casi la mitad de la población ocupada comarcal. Estas comarcas son los Valles Alaveses y la Montaña Alavesa.

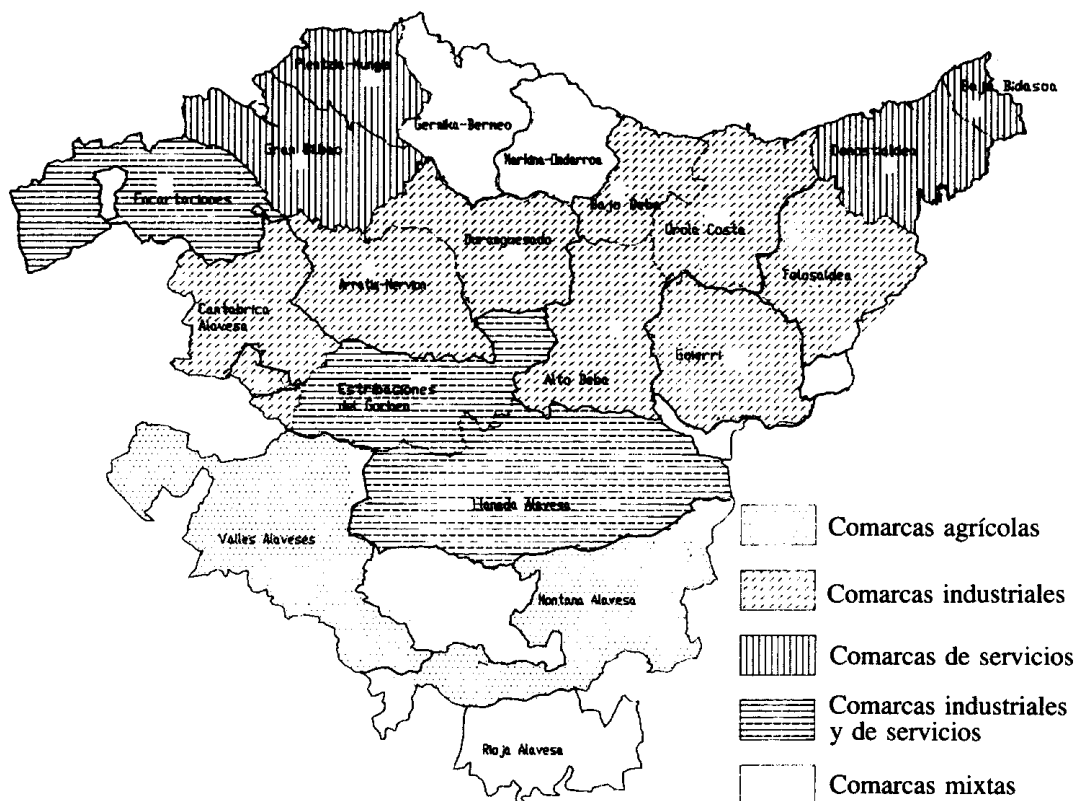
— *Grupo II: comarcas industriales.* Comarcas con fuerte predominio industrial, donde este sector, sin incluir la actividad de la construcción, ocupa a más de la mitad de los empleados residentes en la comarca. Son, por orden de presencia de la industria, las siguientes: Alto Deba, Duranguesado, Cantabria Alavesa, Goierri, Bajo Deba, Arratia-Nervión, Tolosaldea y Urola Costa. Estas comarcas se sitúan alrededor del centro geográfico de la Comunidad Autónoma y en el triángulo formado por las tres capitales, comprendiendo la mayor parte de territorio guipuzcoano, el sur de Bizkaia y la vertiente cantábrica de Álava.

— *Grupo III: comarcas de servicios.* En estas comarcas la ocupación terciaria es claramente predominante, empleando a la mayor parte de la población ocupada comarcal. En este grupo se incluyen Donostialdea. Bajo Bidasoa, Gran Bilbao y Plentzia-Mungia. Como puede observarse, además de las capitales de los territorios históricos de Gipuzkoa y Bizkaia, pertenecen a este grupo las comarcas próximas a ellas y áreas de expansión residencial y de servicios de dichas capitales. Conviene indicar que nos estamos refiriendo a residencia de la población ocupada y no a localización de la actividad económica desarrollada, pudiendo existir en este caso flujos residencia-trabajo desde los núcleos residenciales próximos a los centros urbanos.

— *Grupo IV: comarcas industriales y de servicios.* En este grupo se detecta una elevada presencia de ambas actividades en el territorio comarcal, no pudiendo, por tanto, efectuarse una caracterización comarcal en base a un único sector productivo. Se incluyen las comarcas de la Llanada Alavesa, Encartaciones y Estribaciones del Gorbea.

— *Grupo V: comarcas mixtas.* A este grupo pertenecen aquellas comarcas con una base económica diversificada en los diversos grandes sectores productivos, primario, industrial y de servicios. Las comarcas que se incluyen en este grupo son: Rioja Alavesa, Gernika-Bermeo y Markina-Ondárroa.

Mapa n.º 2. Caracterización Económica



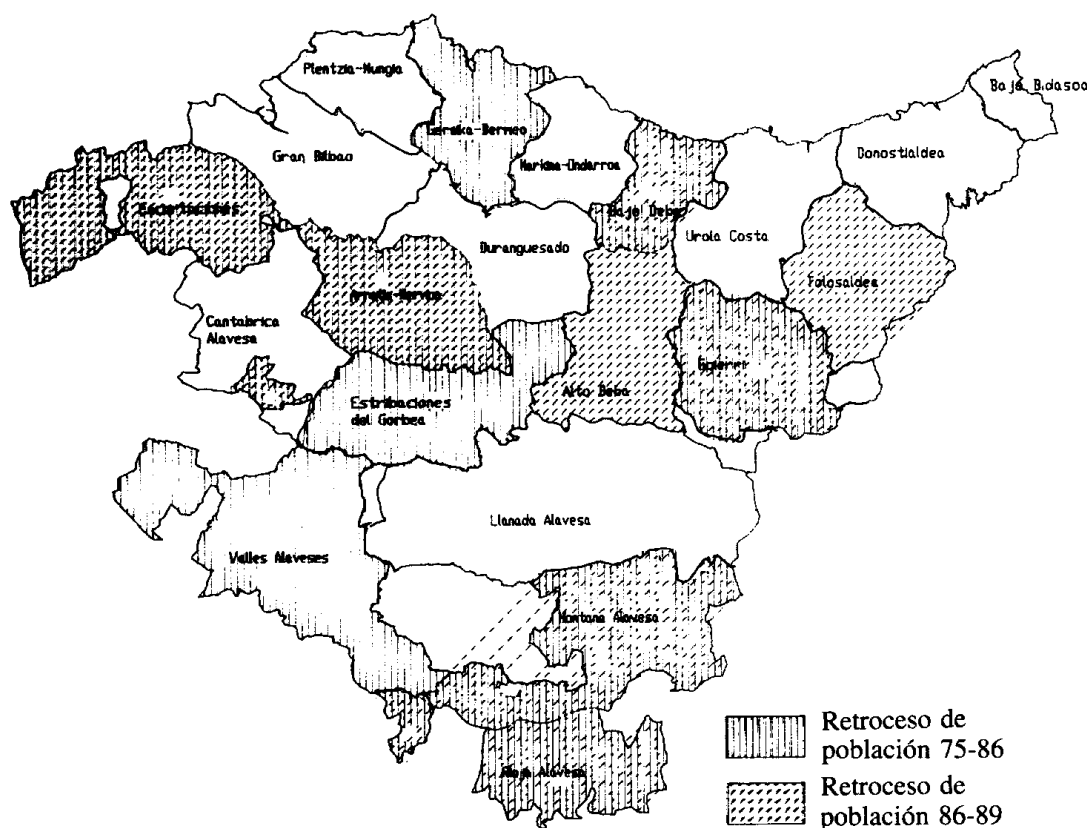
Si se efectúa el cálculo de la evolución del índice de centralidad de las comarcas vascas, por medio del ratio población ocupada por kilómetro cuadrado para los años 1975 y 1986, pueden efectuarse las siguientes consideraciones:

- La jerarquía comarcal, calculada para 1986 en base a este indicador, sitúa en primer lugar al Gran Bilbao con un índice 794 (media 100 para el territorio autónomo). A notable distancia se sitúan las comarcas de Donostialdea y Bajo Bidasoa con unos índices de 355 y 322, respectivamente. Estas tres comarcas junto con las de Plentzia-Mungia (índice=173). Bajo Deba (125) y Duranguesado (102), son las únicas que alcanzan un índice superior a la media vasca. La comarca de la Llanada Alavesa se

sitúa a continuación con un índice prácticamente igual a la media (99).

La evolución entre 1975 y 1986 del índice proporciona una pérdida de centralidad económica de las comarcas del Gran Bilbao (índice 833 en 1975) y Bajo Deba (141 en el mismo año). En sentido contrario, adquiere una mayor centralidad el área situada en el límite de los tres territorios históricos, formada por las comarcas de la Llanada Alavesa, Alto Deba y Duranguesado, hacia el cual parece trasladarse el centro de gravedad de la economía vasca. Asimismo, las comarcas costeras del Bajo Bidasoa, Urola Costa, Markina-Ondárroa y Plentzia-Mungia mejoran sus índices de centralidad durante la década de estancamiento económico.

Mapa n.º 3. Evolución de la Población por Comarcas



Este traslado del centro de gravedad de la economía vasca se produce en detrimento de la polaridad del Gran Bilbao y perdiendo posiciones, asimismo, el Bajo Deba y Donostialdea.

A partir de 1985, se produce una inflexión en el ciclo económico de la industria y de la economía vasca. En el momento de redactar el presente documento no se dispone de la información del Censo de Población de 1991, la cual nos permitiría efectuar un análisis territorial de las características del realizado anteriormente para el período 1975-1986.

Desde la vertiente de la jerarquía urbana y la prestación de servicios desde los núcleos de población, puede analizarse los incrementos en el

número de oficinas bancarias entre 1985 y 1989, como una primera aproximación a la centralidad de las comarcas vascas.

Así, entre ambas fechas ha aumentado en 381 el número de oficinas bancarias en el territorio de la CAPV, un 27% en términos porcentuales.

La centralidad de la comarca del Gran Bilbao queda reflejada en el crecimiento en su número de oficinas bancarias, 169 durante el cuatrienio, el 44% del crecimiento neto total en la Comunidad Autónoma.

A sensible distancia se sitúan Donostialdea, con un aumento de 49 oficinas (13% de la CAPV), y Llanada Alavesa, con 26 nuevas oficinas (7% de la CAPV).

En la totalidad de las comarcas se incrementa el número de oficinas instaladas, con la excepción de Valles Alaveses y Cantabria Alavesa.

La pérdida de centralidad de Bilbao como consecuencia de la crisis industrial se ve compensada en los últimos años con la concentración de actividades de servicios en la capital vizcaína, tal como se refleja en las aperturas de oficinas bancarias, confirmándose su posición predominante para la prestación de servicios.

2. INFRAESTRUCTURAS: SITUACIÓN ACTUAL Y PLANES DE ACTUACIÓN

2.1. Infraestructura de Carreteras

2.1.1. Red actual

a) Conexión del espacio vasco

La integración del territorio vasco en los principales itinerarios de tráfico internacionales se produce a través de su inclusión en los ejes de orientación Este-Oeste, conformado por las carreteras de referencia E-70 y E-80, y Norte-Sur a través de la carretera E-05.

La carretera E-70 (La Coruña-Burdeos) transcurre por territorio vasco a través de la autopista de peaje A-8 (Bilbao-Behobia) y soluciones es Sur y Ugaldebieta o, alternativamente, por la carretera N-634.

La carretera de referencia E-80 (Lisboa-Burgos-Pau) utiliza en territorio de la CAPV las vías de la N-1 y A-8 (San Sebastián-frontera), estando definido, asimismo, como itinerario el trazado de la autopista A-1.

Por su parte, y en la orientación Norte-Sur como conexión internacional, se establece como carretera de referencia la denominada E-05 (Glasgow-París-Algeciras), que transcurre en la CAPV por las mismas vías que la conexión de la E-80.

Asimismo, como conexión intrarregional de notable importancia para la articulación exterior de la Comunidad Autónoma, se sitúa la carretera E-804, Bilbao-Logroño-Zaragoza, definida como carretera de conexión en los itinerarios internacionales. Esta vía discurre en territorio autónomo a través de la autopista de peaje A-68.

b) Conexión intrarregional

Además de las carreteras mencionadas como itinerarios de tráfico internacional, las principales conexiones en el interior de la comunidad autónoma son las siguientes:

- Corredor del Valle del Deba (C-6213) entre Málzaga y Vitoria que atraviesa, entre otros, los municipios de Sorluze, Bergara, Arrasate y Aretxabaleta, y a través del puerto de Arlabán conecta este valle con Vitoria.
- Eje transversal Durango-Beasain (C-6322). Este eje a desarrollar atraviesa los municipios industriales del Goierri y conecta los valles guipuzcoanos del Urola y Deba con el Duranguesado debiendo superar las dificultades orográficas que representan los altos de Descarga y Kanpazar.
- Conexión entre el Gran Bilbao y Vitoria y la meseta, alternativas a la autopista de peaje A-68, a través de la CN-625 que atraviesa los núcleos industriales del norte de Álava y de la CN-240 de conexión con Vitoria a través del valle de Arratia y puerto de Barazar.
- Itinerario Guipúzcoa-Navarra, a través de la CN-240, que debe superar el puerto de Azpiroz en territorio navarro o alternativamente, con trazado sinuoso y estrecho la carretera C-130 a través del puerto de Lizarrusti o en su caso la CN-1 con un recorrido sensiblemente mayor.
- Corredor del Cadagua (C-6318) entre Bilbao y los municipios más poblados de las Encartaciones y el norte de Burgos.
- Otros itinerarios de conexión intrarregional, son los definidos por la N-232 entre Armiñón y la Comunidad de La Rioja y C-132 entre Vitoria y Estella, ambas en territorio alavés.

2.1.2. Principales disfunciones existentes

La articulación exterior de la CAPV, que se efectúa a través de los corredores Norte-Sur y Este-Oeste presenta notables carencias infraestructurales en algunas

de sus vías, con trazados sinuosos y estrechos, debiendo superar dificultades orográficas y atravesando núcleos urbanos.

La carretera N-1, de enlace Norte-Sur, vía básica de conexión internacional y que soporta un importante flujo de mercancías, incrementado con la integración española en la CE, presenta notables insuficiencias en la mayor parte de su recorrido por el territorio de la Comunidad.

Entre las disfunciones más significativas pueden citarse: la travesía de Vitoria-Gasteiz, que recoge tráfico urbano a la vez que dificulta la expansión territorial de esta capital; el tramo Vitoria-Alsasua, con un recorrido sinuoso y elevado índice de peligrosidad; la dificultad orográfica que representa el puerto de Etxegárate, con un solo carril de descenso en dirección Irún y reducida velocidad media, así como el tramo Idiazabal-Legorreta que soporta un elevado tráfico intercomarcal y atraviesa diversas poblaciones (Olaberria, Beasain, Ordizia, Itsasondo, Legorreta). Finalmente, en el tramo Donostia-Irún esta carretera atraviesa los núcleos urbanos de Pasaia y Rentería soportando un importante flujo de tráfico urbano y comarcal, existiendo no obstante el itinerario alternativo de la autopista de peaje A-8.

El itinerario alternativo Norte-Sur por autopista, utiliza las autopistas de peaje A-8 y A-68, aunque su conexión en el tramo Arrigorriaga-Basauri es muy deficiente.

El corredor Este-Oeste por medio de autopista presenta una adecuada conexión entre la frontera y los principales núcleos urbanos de los territorios históricos de Vizcaya y Guipúzcoa, aunque la accesibilidad a Cantabria es muy deficiente en su último tramo, pendiente de ejecutar la última fase de la autopista del Cantábrico en territorio vizcaíno.

El itinerario alternativo, N-634, atraviesa importantes núcleos de población (Eibar y Amorebieta, entre otros) y necesita obras de acondicionamiento en numerosos tramos.

La vía de conexión entre Guipúzcoa y Navarra y el valle del Ebro presenta insuficiencias derivadas del trazado sinuoso y estado de la N-240 y de las dificultades orográficas que debe superar. Por su parte, la conexión de los territorios

históricos de Vizcaya y Alava con el valle del Ebro es adecuada a través de la autopista de peaje A-68.

Siguiendo con la relación de los principales déficits de comunicaciones terrestres por carretera, mencionar las dificultades de accesibilidad de los municipios del Goierri y Alto Deba, no ubicados sobre las principales vías de comunicación, a los corredores principales Norte-Sur y Este-Oeste.

La conexión Norte-Sur sobre el Valle del Deba, se realiza sobre la carretera C-6213 (Urbina-Málzaga). El acceso desde los municipios situados en este corredor o en su derredor a Vitoria-Gasteiz y la meseta tropieza con la dificultad orográfica que representa el puerto de Arlabán, así como las insuficiencias detectadas en algunos tramos, aunque recientemente se ha finalizado la construcción de diversas variantes.

La accesibilidad intracomarcal de los valles guipuzcoanos del Oria, Urola y Deba en su parte alta al corredor Este-Oeste, presenta, asimismo, notables dificultades derivadas de las dificultades orográficas y de las travesías que debe superar, tanto en su tramo guipuzcoano, como en la accesibilidad al Duranguesado y a la autopista A-8 y N-634.

Finalmente, indicar la deficiente accesibilidad de la capital vizcaína a la zona norte de Burgos y los municipios de las Encartaciones, a través del corredor del Cadagua. La descripción de las principales disfunciones existentes en la red actual de carreteras, podría extenderse si se contemplan las situaciones de la red en las proximidades de los principales núcleos de población y las accesibilidades a puertos marítimos y aeropuertos.

2.1.3. Planes de actuación

El avance del Plan General de Carreteras del País Vasco del Gobierno Vasco prevé unas inversiones de 134.762 millones de pesetas para el período 1987-1998 en la Red Objeto del Plan, que incluye al conjunto de carreteras de mayor importancia en función de su carácter de pertenencia a itinerarios de tráfico internacional o interautonómico así como aquellos que soportan un importante volumen de transporte o sirven de acceso a puertos

Cuadro n.º 1. **Plan General de Carreteras. Red Objeto del Plan**

	(Millones de pesetas)	
	1987-1992	1993-1998
OBRA PRINCIPAL	63.537	30.748
ACONDICIONAMIENTO	11.430	16.400
VARIANTES URBANAS	7.747	4.900
TOTAL	82.714	52.048

Fuente: Gobierno Vasco. Dpto. de Transportes y Obras Públicas. Avance del Plan General de Carreteras.

y aeropuertos en general (Mapa n.º 4).

En este avance se efectúa un desglose por sexenio de las inversiones previstas, correspondiendo 82.714 millones al período 1987-1992 y 52.048 millones al sexenio 1993-1998. Del total de estas inversiones, el 70% corresponde a la realización de obra principal, el 21% a obras de acondicionamiento y el 9% restante a la realización de variantes de núcleos de población. En el cuadro n.º 1,

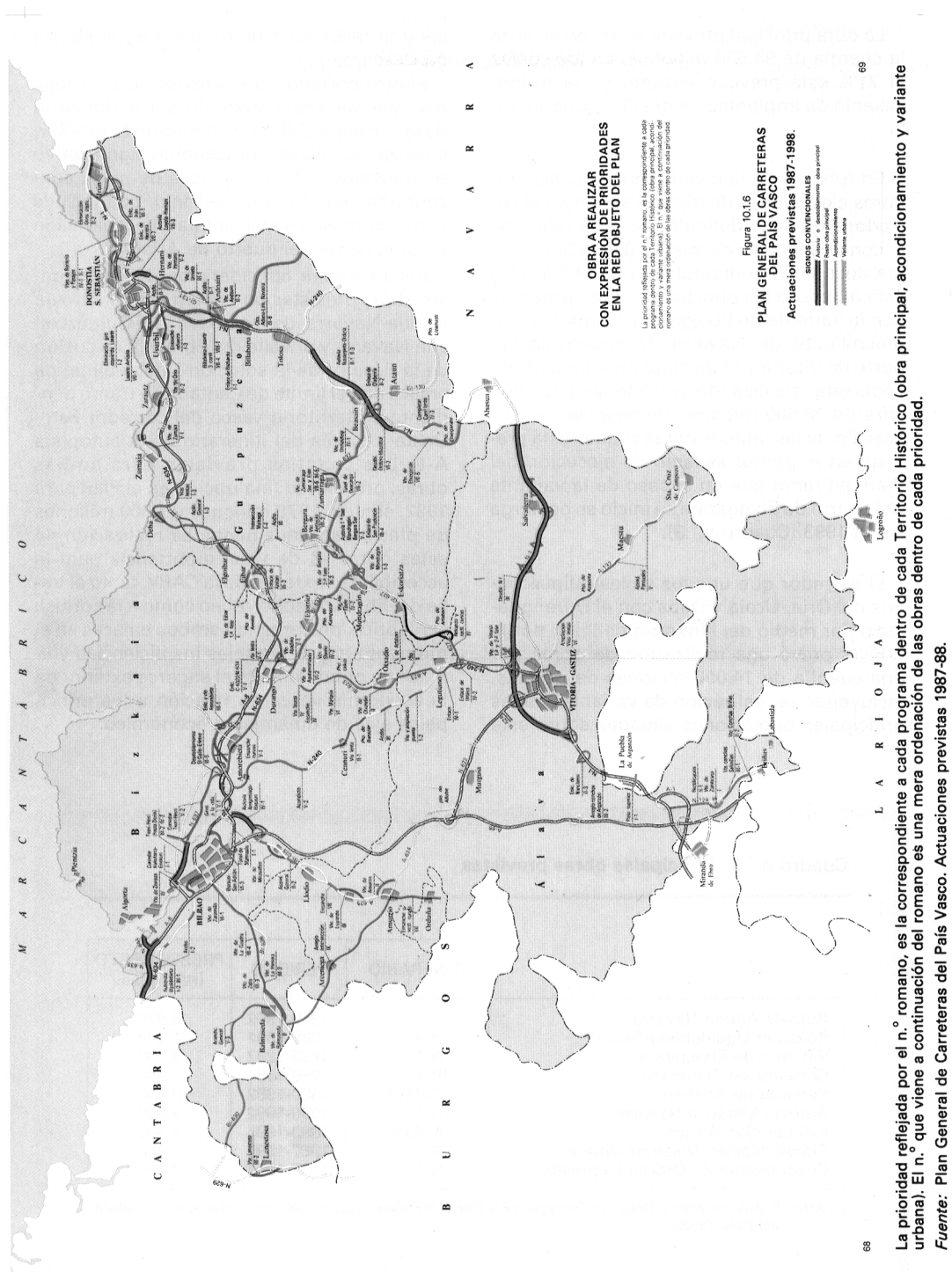
figura el desglose por períodos de estas inversiones.

En el primer sexenio la obra principal alcanza hasta un 77% del total de inversiones previstas, el 14% a obras de acondicionamiento y el 9% restante a variantes urbanas. Las cantidades previstas para la realización de obra principal en la red objeto del plan marcan las prioridades establecidas en este avance del Plan General de Carreteras del País Vasco.

Cuadro n.º 2. **Red Objeto del Plan. Inversiones Previstas**

	(Millones de pesetas)		
	1987-1992	1993-1998	TOTAL
N-1 (Miranda-Irún)	14.990	12.675	27.665
C-6322 (Durango-Beasain)	8.509	5.598	14.107
C-6213 (Urbina-Máizaga)	9.180	825	10.005
A-8 (Autopista Cantábrica)	9.600	—	9.600
Autovía Guipúzcoa-Navarra	8.978	—	8.978
BI-112 (Kukularra-Erletxes)	6.210	1.520	7.730
C-6318 (Bilbao-Balmaseda)	4.800	1.850	6.650
N-634 (El Haya-S. Sebastián)	1.955	3.900	5.855
N-625 (Bilbao-Orduña)	2.500	—	2.500
SS-413 (Andoain-S. Sebastián)	—	1.500	1.500
R.O.P.	66.722	27.868	94.590

Fuente: Gobierno Vasco. Dpto. de Transportes y Obras Públicas. Avance del Plan General de Carreteras del País Vasco.



La obra principal prevista en la red alcanza la cuantía de 94.590 millones, de los cuales el 71% está previsto ejecutar en el primer sexenio de implantación del Plan (Cuadro n.º 2).

En función de la cuantía prevista, las mayores ejecuciones de obra se sitúan en el corredor Norte-Sur definido por la carretera N-1, con una cuantía de casi 28.000 millones en los doce años contemplados en el Plan. En este itinerario las principales obras previstas son la variante de Etxegarate, la autovía Matauco-límite de Navarra, la circunvalación norte de Vitoria y el desdoblamiento Ordizia-Legorreta, alcanzando entre todas ellas una cifra de 18.600 millones de pesetas. La realización de las últimas obras citadas está prevista en el primer sexenio de ejecución del Plan, en tanto que en el caso de la variante del puerto de Etxegarate su inicio se posterga hasta 1993 (Cuadro n.º 3).

El corredor que une los valles guipuzcoanos del Oria, Urola y Deba con el Duranguesado por medio del itinerario definido por la C-6322 prevé una realización de obras por una cuantía de 14.000 millones de pesetas, incluyendo la realización de variantes de las principales poblaciones situadas sobre este

eje y la realización de un túnel en el puerto de Descarga.

El otro corredor que atraviesa los núcleos del Valle del Deba, definido por el itinerario de la carretera C-6213 de dirección Norte-Sur, alcanza, asimismo, un volumen significativo de inversión, 10.000 millones de ptas., concentradas en el primer sexenio, que incluye como obra de mayor entidad la realización de la variante del puerto de Arlabán.

Aisladamente consideradas, las principales obras previstas en el Plan son la autovía Aduna-Navarra de conexión de Guipúzcoa con Navarra y el Valle del Ebro y la ejecución de la Fase IV de la solución Ugaldebieta, de enlace con el límite de Cantabria y tramo pendiente en territorio vasco del corredor Este-Oeste a través del itinerario de la autopista A-8. Las cuantías previstas para ambas obras, prevista su finalización en el Plan para 1992, son de 8.978 millones y 7.000 millones de ptas., respectivamente. La realización de estas obras es de vital importancia para la accesibilidad exterior de la CAPV, tanto al Valle del Ebro y Mediterráneo como a la cornisa cantábrica, presentando ambos enlaces en el momento actual notables insuficiencias y limitando notablemente el engarce exterior de la economía vasca en relación a los principales ejes de dinamismo económico.

Cuadro n.º 3. Principales obras previstas

	ITINERARIO	PERIODO	PRESUPUESTO (mill. ptas.)
Autovía Aduna-Navarra	—	1989-1992	8.978
Solución Ugaldebieta-Fase IV	A-8	1989-1991	7.000
Variante de Etxegarate	N-1	1993-1997	6.000
Corredor de Txoriherri	BI-112	1989-1994	5.800
Variante de Arlabán	C-6213	1990-1992	5.500
Autovía Matauco-Navarra	N-1	1990-1992	4.900
Ibarsusi-San Adrián	N-634	1993-1995	3.900
Circunvalación Norte de Vitoria	N-1	1987-1990	3.900
Desdoblamiento Ordizia-Legorreta	N-1	1988-1991	3.800

Fuente: Gobierno Vasco. Dpto. de Transportes y Obras Públicas. Avance del Plan General de Carreteras del País Vasco.

2.2. Infraestructura ferroviaria

2.2.1. Descripción de la red actual

La red de ferrocarriles de la CAPV está formada por dos líneas principales pertenecientes a Renfe, Madrid-Irún y Bilbao-Miranda, constituyendo la primera de ellas el itinerario principal sobre el eje Norte-Sur y paso obligado del tráfico europeo hacia Portugal y noroeste español, además de servir de conexión entre Guipúzcoa y Álava y de vía de acceso al puerto de Pasaia. La línea Bilbao-Miranda enlaza el principal centro industrial de la CAPV a la meseta, sirviendo, asimismo, al puerto de Bilbao.

El eje transversal Este-Oeste está compuesto por la línea de vía estrecha Bilbao-Donostia perteneciente a Eusko Trenbideak y su prolongación hasta Hendaya, disponiendo, asimismo, de diversos ramales. La conexión Bilbao-Oeste se realiza a través de las líneas Bilbao-Santander y Bilbao-León pertenecientes a FEVE. Además de estas líneas, existen las de conexión intracomarcal de especial importancia en el área del Gran Bilbao.

La línea Madrid-Irún, eje básico de conexión internacional por ferrocarril, discurre en territorio autónomo por la Llanada Alavesa, posteriormente por el tramo Alsasua-Zumárraga, de pronunciados desniveles y difícil orografía necesitando de 14 túneles en un tramo de 30 km de longitud, lo cual repercute en elevados tiempos de viaje. A partir de Bea-sain transcurre por el corredor de la N-1 hasta la frontera.

La línea Bilbao-Miranda debe sobrepasar el obstáculo que representa el puerto de Orduña, con notables disfunciones y falta de competitividad con el tráfico por carretera y presentando notables carencias como vía de conexión del Gran Bilbao y de su puerto con la Meseta y el Valle del Ebro.

Estas dos líneas constituyen las principales vías de interés extrarregional en territorio autónomo, ya que la conexión Este-Oeste asentada sobre la línea de vía estrecha Bilbao-Donostia presenta características de obsolescencia y elevados tiempos de viaje, superando fuertes dificultades orográficas al atravesar transversalmente los valles del Oria, Deba y Urola. Esta línea adolece de

una absoluta falta de competitividad en relación al itinerario por carretera, captando tráfico marginal.

2.2.2. Planes de actuación

El Plan de Transporte Ferroviario (PTF) del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 1987 contemplaba en territorio autónomo la mejora de los accesos Bilbao-Meseta mediante la construcción de un nuevo trazado Bilbao-Vitoria. Con posterioridad a dicha fecha, el Gobierno Vasco diseñó otra alternativa, denominada «Plan Ferroviario de Euskadi» que incluía la denominada solución de la «Y» vasca. Esta solución denominada «Corredor de Santa Águeda» estableció la conexión de las tres capitales mejorando los enlaces entre ellas, e incorporando la relación ferroviaria Bilbao-Donostia en alta velocidad, así como beneficios importantes para la conexión Vitoria-Irún, línea no contemplada en el PTF.

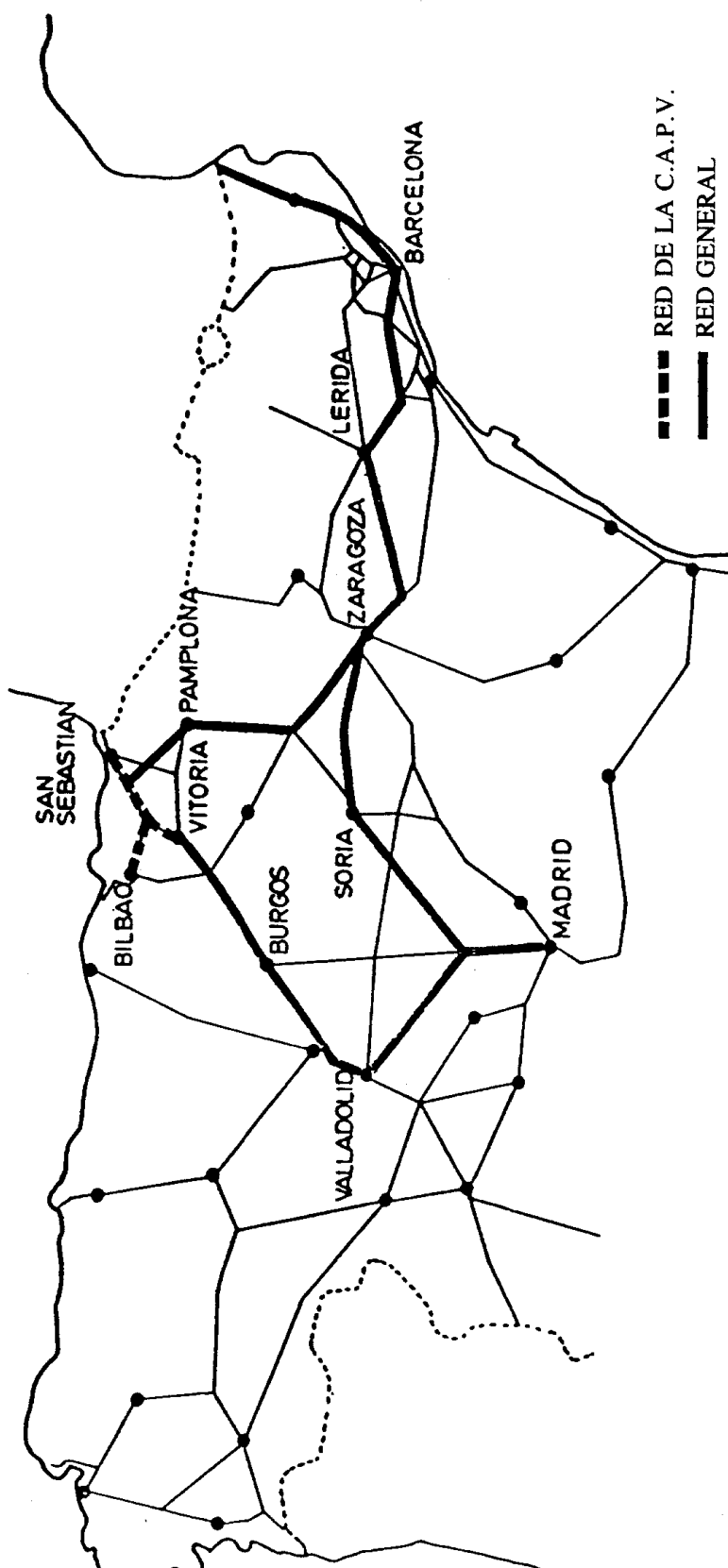
De la puesta en común de ambos planes se estableció un acuerdo de colaboración Renfe-Gobierno Vasco para la elaboración de un plan conjunto. En el transcurso de su realización se adoptó por el Consejo de Ministros la introducción de líneas de ancho internacional aptas para alta velocidad, lo cual incidió en dicho proyecto.

La solución acordada conjuntamente presenta notables similitudes con la diseñada en el Plan Ferroviario de Euskadi, adoptando el trazado de la «Y» e incorporando un nuevo trazado de alta velocidad en el tramo Beasain-Irún, así como proponiendo un enlace en Navarra y el Valle del Ebro, asimismo, en ancho de vía internacional.

Las características de la solución propuesta y su coste se incluyen en el cuadro n.º 4. Los tramos previstos por este trazado parten de las tres capitales confluyendo en Elorrio, localización relativamente equidistante entre ellas. Los 145 km a construir como nueva línea apta para alta velocidad alcanzan un coste presupuestado de 157.000 millones de pesetas, estando prevista la realización de 56 túneles y 14 viaductos.

Este coste estimado no puede considerarse más que como una aproximación al coste real,

Mapa n.º 5. Red Ferroviaria Básica Zona Norte



Fuente: Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas.

Cuadro n.º 4. **Red Ferroviaria de la CAPV. Solución prevista**

	LONGITUD NUEVA LINEA (km.)	N.º TÚNELES	N.º VIADUCTOS	PRESUPUESTO (mill. ptas.)
TRAMOS ELEMENTALES				
Bilbao-Elorrio	31	12	-	27.420
Elorrio-Tolosa	44	23	9	60.215
Tolosa-Irún	31	15	2	25.994
Vitoria-Elorrio	36	4	2	40.539
SOLUCIÓN PROPUESTA*	145	56	14	157.353

* Incluye los enlaces con el corredor Bilbao-Irún.

No incluye la conexión directa Valle del Ebro-Mediterráneo, vía Pamplona.

Fuente: Gobierno Vasco. Dpto. de Transporte y Obras Públicas.

existiendo precedentes recientes en territorio español (Madrid-Brazatortas) en el que los costes presupuestados han debido ser revisados fuertemente al alza. No obstante, el coste presupuestado por kilómetro (1.085 millones) dobla el coste estimado por km de la red de alta velocidad europea, que incluye tanto líneas nuevas como adaptación de líneas ya existentes, aunque es indudable que la complejidad del trazado en territorio vasco es sensiblemente mayor.

Esta solución de alta velocidad reduciría apreciablemente las distancias y, más aún, los tiempos de viaje. Como ejemplo de ello, el recorrido Bilbao-Madrid se efectuaría en 3h. frente a 5h. en la actualidad. Por su parte, el itinerario Bilbao-Irún reduciría su tiempo de viaje desde 4h. a menos de 1h.

La solución propuesta proporciona una adecuada respuesta a las conexiones externas del País Vasco, es decir, meseta y zona centro y valle del Ebro-Mediterráneo, quedando pendiente la conexión con la cornisa cantábrica. Asimismo, mejora la conexión interior entre las capitales, reduciendo notablemente los tiempos de viaje.

2.3. Puertos

Los puertos marítimos de Bilbao y Pasajes cuentan con una amplia área de influencia que se extiende a las comunidades autónomas próximas y en algunos casos se extiende a amplias áreas del Estado, dada su accesibilidad a la Europa atlántica.

La entidad de ambas instalaciones queda reflejada en los 34 millones de Tm movidos en 1990, 30 de ellos en el de Bilbao, que le sitúa a la cabeza de los puertos españoles. El puerto de Bilbao movilizó en 1988 el 11% del tráfico marítimo de mercancías del conjunto español, situándose en primer lugar entre los puertos españoles, aunque en volumen de mercancías se encuentran muy próximos los de Tarragona y Algeciras. El volumen de mercancías embarcados y desembarcados en dicho año fue de 24 millones de Tm en Bilbao, 23,9 millones en Tarragona y 23,1 millones en Algeciras. A notable distancia se sitúan los puertos de Barcelona y Cartagena, con 16,9 y 13,7 millones, respectivamente. Entre los puertos de la cornisa cantábrica, la actividad del puerto de Bilbao duplica a la del siguiente puerto según el volumen de tráfico

de mercancías, Gijón (11,1 millones de Tm). En el puerto de Bilbao es mayoritario el tráfico de productos petrolíferos, principalmente importaciones de crudo de petróleo y exportaciones de fuel-oil, gasolina y gas-oil. El tráfico siderúrgico se sitúa a continuación, descargando mineral de hierro, carbón y chatarra y cargando productos siderúrgicos.

Pasajes, por su parte, está especializado en tráfico siderúrgico, desembarcando chatarra con destino a las empresas de siderurgia no integral de sus proximidades y embarcando productos siderúrgicos, aunque en una cuantía sensiblemente más reducida. El puerto de Pasajes se encuentra, asimismo, especializado en el tráfico de automóviles, fabricados en Aragón y Valencia y destinados a los mercados del norte de Europa. La accesibilidad ferroviaria y por carretera al área del valle del Ebro y Levante desde el puerto condiciona apreciablemente la actividad portuaria, especialmente si se considera un escenario económico no expansivo para el sector siderúrgico y el incremento de intercambios previsible a partir de la formación del Mercado Único y de la evolución económica de los países del Este europeo.

El puerto de Bilbao ha alcanzado un sostenidamente alto índice de utilización de su capacidad, por lo que está previsto un ambicioso proyecto de relleno y construcción de nuevos muelles en el Abra exterior. En su primera fase, a terminar en 1995, se construirán un dique y un contradique con un muelle de un kilómetro, ganando al mar un millón de m.² En una fase ulterior se completaría la obra hasta alcanzar la cifra total de 8 km de muelle y 3,5 millones de m.² ganados al mar.

Las principales disfunciones del puerto de Bilbao, además de la citada congestión de las instalaciones, se centran en las comunicaciones terrestres tanto por carretera como por ferrocarril. Se prevé mejorar la deficiente penetración actual mediante la construcción de una nueva estación con un sistema adecuado de formación y clasificación de trenes y un aumento de las vías existentes. No obstante, la situación actual del tramo Orduña-Miranda limita, asimismo, la utilización del transporte ferroviario, situación que será subsanada a

partir de la ejecución del nuevo proyecto de conexión ferroviaria ya comentado.

La comunicación por carretera presenta deficiencias que serán solventadas con la finalización de los ramales de conexión con el puerto incluidos en la llamada solución Ugaldebieta. Esta fase del proyecto se ha visto demorada en más de dos años por las dificultades inherentes a su trazado por zonas densamente pobladas y la conflictividad suscitada por el problema de las compensaciones, actualmente en vías de solución definitiva.

El puerto de Pasajes, por su parte, apenas tiene problemas de acceso, pero ofrece menores posibilidades de desarrollo. En todo caso, se están realizando importantes proyectos puntuales para la mejora de su infraestructura y equipamiento (dragados, rehabilitación de tinglados, recuperación y acondicionamiento de áreas del puerto anteriormente otorgadas en concesión, etc.).

2.4. Aeropuertos

Durante largo tiempo los aeropuertos de la CAPV han carecido de un plan director que configure sus funciones y establezca sus planes de actuación y desarrollo. Esta situación ha sido propiciada por la confrontación existente entre los aeropuertos de Bilbao y Vitoria, cuya resolución no ha querido ser abordada directamente por las respectivas Administraciones Públicas. Se ha llegado así a una situación caracterizada por un (aparente) exceso de infraestructuras (tres aeropuertos dentro de un radio de 60 kilómetros) y una notable deficiencia de servicios (líneas, frecuencias, capacidades).

En la actualidad, los tres aeropuertos existentes en el territorio de la CAPV contemplan procesos de inversión para los próximos años, aunque en cuantías muy diferentes. Las principales se centran en el aeropuerto de Sondika, que se configura como el aeropuerto de cabecera en la CAPV. El tráfico de pasajeros en territorio vasco se localiza mayoritariamente en este aeropuerto, por donde transitaban en 1990 1.073.000 pasajeros, frente a 290.000 de Foronda y 111.000 de Hondarribia.

El área de influencia de Sondika se sitúa mayoritariamente en la CAPV y en conexiones interiores, en tanto que Foronda pretende alcanzar una mayor especialización en vuelos de largo y medio recorrido, abarcando un mayor área de influencia. El tráfico de Hondarribia, limitado a conexiones a Madrid y Barcelona capta, asimismo, pasajeros del departamento de los Pirineos Atlánticos que lo utilizan en sus desplazamientos a dichos núcleos.

La inversión prevista para el período 1989-1992 totaliza 10.667 millones de pesetas para los tres aeropuertos, correspondiendo 8.970 a Sondika, 1.118 a Foronda y 579 a Hondarribia.

Las inversiones prevista en Sondika prevén la construcción de un nuevo edificio terminal, la construcción de una pista de rodadura con una mínima prolongación de la pista de aterrizaje y una nueva plataforma de acceso, distribución y estacionamiento de aviones. Asimismo, dentro del avance del Plan de Carreteras del País Vasco se prevén inversiones en el itinerario BI-112 (Kukularra-Erletxes) de aproximación al aeropuerto en una cuantía de 7.000 millones para el período 1987-1994,

así como la construcción de un nuevo acceso desde dicha vía.

En Foronda se prevé la ampliación de la terminal y en Hondarribia inversiones que permitan ampliar el horario de utilización de este aeropuerto mediante mejoras en la balización e iluminación de la plataforma.

Por otra parte, en el País Vasco-francés se sitúa el aeropuerto de Biarritz-Parma, que sirve, asimismo, de base para el desplazamiento de residentes guipuzcoanos hacia París. En la región de Aquitania el aeropuerto de Burdeos-Merignac capta por sí solo una cifra de pasajeros que duplica la cifra total del conjunto de aeropuertos de la CAPV. La progresiva desregulación del transporte aéreo puede provocar un mayor flujo de pasajeros entre los diversos aeropuertos localizados en la zona y donde los aeropuertos vascos deberán buscar su especificidad con objeto de competir en un mercado libre. Tanto las conexiones con los núcleos centrales de ambos estados como los desplazamientos de largo recorrido podrían realizarse indistintamente desde los diversos aeropuertos, abriéndose opciones para aquellos que presten un mejor servicio y sean más accesibles.