

Entre los días 3 y 5 de Agosto, y con un título idéntico al que encabeza este artículo, se iba a celebrar en la UIMP un curso de verano dedicado a analizar, precisamente, si el Arco Atlántico es un mito o una realidad. Aunque la respuesta a esta cuestión no es en absoluto sencilla, lo que sí parece cierto es que de cuál sea la misma dependerán, en cierta medida, los derroteros por los que circulará, en el futuro, el Arco Atlántico.

Vayamos, en todo caso, por partes y empecemos preguntándonos qué es el Arco Atlántico. Quizás la respuesta más sencilla sea que el mismo es una macro-región que surge como resultado de la cristalización de la voluntad política y posibilidades de desarrollo de los territorios del Suroeste de la UE. Aunque cambiante en el tiempo, su delimitación actual comprende 37 regiones de cinco países (Francia, Irlanda, Portugal, España y Reino Unido).

¿Qué tienen en común estas regiones? El elemento más evidente de todos es, claro está, su dimensión marítima; todas las regiones son ribereñas del Océano Atlántico. Aparte de este poderoso vínculo, las regiones del Arco comparten una historia y una cultura muy ricas, están situadas en la periferia de la Unión Europea, disponen de una estructura urbana en la que hay pocas grandes áreas metropolitanas y, por el contrario, priman las ciudades de tamaño medio, y en las que, poco a poco, se han ido creando y consolidando lazos de cooperación intensa, destinados a examinar los obstáculos comunes a los que se enfrentan y las potencialidades de que disponen, al objeto de que unos y otras sean reconocidos, y tratados adecuadamente, a nivel europeo.

Desde una perspectiva económica, las regiones del Arco Atlántico se caracterizan porque, en promedio, tienen unas tasas de ocupación y paro que son, respectivamente, menor y mayor que la del conjunto de la UE, por desiguales niveles de competitividad entre las regiones del Norte y las del Sur y, en general, por un nivel de desarrollo, en términos de PIB por habitante, sensiblemente inferior a



JOSÉ VILLAVERDE CASTRO
CATEDRÁTICO DE FUNDAMENTOS DEL ANÁLISIS ECONÓMICO. UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

EL ARCO ATLÁNTICO: ENTRE EL MITO Y LA REALIDAD

la media comunitaria y, de nuevo, con grandes disparidades interregionales.

Entre las fortalezas de las regiones atlánticas se cuentan, además de la tradición cooperativa antes mencionada y una potente industria marítima, el dinamismo de las escasas grandes áreas metropolitanas, la buena conservación del espacio natural con

«Si las fortalezas son abundantes, también lo son, por desgracia, las debilidades de las regiones atlánticas»

grandes posibilidades de aprovechamiento turístico, una fuerte identidad cultural, el potencial que supone la explotación de la energía eólica y la generada por el oleaje y, entre otros, la existencia de una amplia gama de centros de excelencia (sobre todo relacionados con la investigación marina y marítima).

Si las fortalezas son abundan-

tes, también lo son, por desgracia, las debilidades de las regiones atlánticas. Amén de las citadas ubicación periférica y la existencia de una fuerte brecha de desarrollo entre el Norte y el Sur, los niveles de competitividad e innovación son relativamente bajos, la exposición del territorio al cambio climático es muy intensa, la explotación real del potencial relacionado con las energías renovables en alta mar es muy reducida, la población está fuertemente concentrada en los núcleos costeros, y la mano de obra no está suficientemente cualificada.

En el terreno de las amenazas, y dejando de lado la crisis económica, algunas de las más serias son las del riesgo de ampliación de la brecha entre el Norte y el Sur, la fuerte competencia entre los puertos del espacio Atlántico, el riesgo de accidentes relacionados con actividades marítimas, y el riesgo de despoblación de las zonas relativamente alejadas del litoral.

En cuanto a las oportunidades, están todas las que se derivan del fomento del transporte marítimo, de las iniciativas en torno al denominado Crecimiento Azul (turismo costero, acuicultura, navegación de recreo, industria náutica, ...), de la debida explotación del mar como fuente de energía renovable, de convertirse en verdadera 'Puerta' de Europa Occidental, sobre todo en las relaciones con los países del otro lado del Atlántico, etc., etc.

Como se ve, las oportunidades y amenazas constituyen, en el fondo, las dos caras de una misma moneda, que se acuña en función de las fortalezas y debilidades. El que, a la postre, se saque buen partido de todo esto, y el Arco Atlántico sea más una realidad que un mito, depende del trabajo de las instituciones que operan en el mismo (Comisión del Arco Atlántico, la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico y la Red Transnacional Atlántica) y de la efectividad del Programa Operativo Espacio Atlántico. De momento, y dado que el curso mencionado en el primer párrafo no se va a desarrollar, me temo que, hoy por hoy, el Arco Atlántico es, en el fondo, más un mito, una entelequia, que una realidad.

José Vicente González fue reelegido ayer presidente de Asemtrasan

Encabezó la única candidatura presentada para un mandato de cuatro años y abogó por el desarrollo del Puerto de Santander en graneles y contenedores

■ M. A. SAMPERIO

SANTANDER. José Francisco González Díaz ha sido reelegido presidente de la asociación de transportistas Asemtrasan para los próximos cuatro años. Encabezaba la única candidatura presentada a las elecciones junto con el resto de los miembros de la actual directiva y quedó pro-

clamada al no precisarse votaciones. Este será su segundo y último mandato puesto que los estatutos de la organización los limitan a dos.

González Díaz expuso su programa centrado en los desafíos que tiene el sector del transporte en Cantabria, «de vital importancia para la subsistencia de los autónomos y pequeños empresarios», como es el caso de

la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación Transporte Terrestre así como la necesidad de poner freno a la pretendida liberalización y desregularización del sector, «que lo único que traería sería mayor competencia para beneficio único y exclusivo de los cargadores», según destacó.

Por otra parte, en cuanto al aspecto fiscal, González Díaz defendió el mantenimiento del sistema de módulos para los pequeños transportistas y en relación a Cantabria, apuntó la necesidad de seguir muy de cerca los acontecimientos en tor-

no al futuro de la Ciudad del Transporte, cuyo canon vence en 2019. Otro tema importante es insistir en el establecimiento y concesión de ayudas para el abandono de actividad y nuevas tecnologías.

El presidente de Asemtrasan abogó, una vez más, por el desarrollo al máximo de la actividad en el Puerto de Santander en su segmento de mercancías a granel así como el establecimiento de una futura línea de contenedores.

Asemtrasan cuenta actualmente con 500 socios y representa un total de 1.000 camiones.



José Vicente González Díaz