

XOÁN VÁZQUEZ MAO, SECRETARIO GENERAL DEL EIXO ATLÁNTICO

► Sin pelos en la lengua, el 'constructor' del Eixo Atlántico acusa a Europa de falta de liderazgo y apuesta por el mayor peso de las ciudades. Clama por la mejora del tren o de los aeropuertos y pronostica que los espacios transfronterizos como Galicia y el norte luso son "el futuro de la UE"

"Hay que reforzar la resiliencia de las ciudades por la inestabilidad mundial"

TEXTO: H.I.R.
FOTO: GONZALO GARCÍA

EL EIXO ATLÁNTICO se fundó en 1992 aprovechando el convenio marco europeo de cooperación transfronteriza. Pasados más de 30 años, agrupa a 40 ayuntamientos gallegos y portugueses y dos Diputaciones provinciales, supera los cinco millones de presupuesto anual y se ha convertido en un agente cultural, turístico, social y de presión política de primer orden.

¿Cuáles han sido los retos en este 2025 para el Eixo Atlántico?

Tenemos claro que la prioridad tiene que ser seguir reforzando la resiliencia de nuestras ciudades. Porque la inestabilidad en la Casa Blanca, las tensiones con Venezuela o las guerras en Gaza y Ucrania nos afectan, porque nuestras ciudades dependen de la economía y de las exportaciones. Además, vivimos en una Comisión Europea que dista mucho de ser el modelo que queremos y en el que muchos creemos. Hoy en día, la Comisión Europea ha perdido su capacidad de liderazgo. La UE ya no es ese líder fuerte como lo son Estados Unidos, China o Rusia. Nosotros tenemos que recuperar de alguna forma el liderazgo desde la base social de las ciudades y reforzar esos ejes que para nosotros son los tres pilares: sostenibilidad urbana, desarrollo económico y desarrollo social.

¿Han avanzado en sus proyectos internacionales?

La internacionalización nos está funcionando muy bien. Cada vez tenemos más demandas de colaboración de países latinoamericanos; ahora estamos trabajando también con la Agencia Española de Cooperación al Desarrollo. Son procesos que nos están permitiendo no solamente exportar conocimiento y a nuestros expertos, sino también aprender de las experiencias de países, en este caso, de Latinoamérica.

¿Están comprometidas con esos retos las ciudades de Galicia y el Norte de Portugal?

Es un compromiso desigual porque depende mucho también de la cultura política de cada dirigente. Portugal siempre va por delante porque los alcaldes y las alcaldesas portuguesas tienen mucha mayor cultura política y de la planificación. En el caso gallego es muy desigual. Por ejemplo, se nota el



Modelos urbanos

“Pontevedra tiene una visión estratégica global y de futuro; otras ciudades son más de calidad de vida en regate corto”

perfil en los alcaldes y alcaldesas que ya tienen detrás un bagaje o que llevan muchos años en la administración, como es el caso del actual alcalde de Lugo o, por ejemplo, uno de los alcaldes a nivel estratégico y conceptual más potentes que tenemos, que es el alcalde de Pontevedra. Muchos

Estrategia de las regiones

“Hay que dejar de hablar de colaboración transfronteriza y comenzar a hablar más de desarrollo local conjunto”

de nuestros alcaldes hablarían de peatonalización; el alcalde de Pontevedra habla de “socialización del espacio público”, que son conceptos completamente distintos. Mientras Pontevedra tiene una visión estratégica global y de futuro, otras ciudades son más de “calidad de vida en regate corto”,

que también es estimable, pero no es lo mismo.

¿Cuáles serán los hitos en un futuro próximo?

Lo primero, dejar de hablar de “cooperación transfronteriza”. Prácticamente 35 años después del nacimiento de la cooperación transfronteriza en Europa, ya no podemos seguir utilizando ese término porque sería como decir que ha sido un fracaso, cuando no lo ha sido. Por eso nosotros ya no hablamos de cooperación transfronteriza, sino de desarrollo local conjunto y de generar estructuras de trabajo reales.

¿Cuál cree que debería ser el papel de las ciudades en el escenario europeo a corto plazo?

Al final, las ciudades son las que van a salvar el proyecto europeo. Ante la falta de liderazgo de los estados y de la propia Comisión, son los alcaldes y alcaldesas, los que están a pie de calle, los que tienen que empujar esta agenda de sostenibilidad y cohesión. Mi deseo para este año es que el Eixo Atlántico siga siendo esa herramienta que permita a los ayuntamientos pensar en grande y actuar de forma conjunta.

¿El turismo ya no es una asignatura pendiente en la euroregión?

En efecto, pero hay que cambiar el modelo. No podemos basar el turismo solo en el bajo coste o en la masificación estacional. Portugal nos lleva ventaja en esto porque ha sabido posicionar destinos con una identidad muy clara y un nivel de servicio muy alto. En Galicia tenemos el potencial, pero a veces nos falta esa visión estratégica de conjunto para no hacernos la competencia entre nosotros mismos.

Política de vuelos

“España y Portugal deberían crear un sistema aeroportuario integrado con 4 aeropuertos”

¿Qué debería estar sucediendo y no sucede en materia de política aeroportuaria?

Solo hay una solución: crear entre los dos países un sistema aeroportuario integrado con los cuatro aeropuertos. Punto y final.

En Europa tenemos aeropuertos binacionales, como el de Basilea entre Francia y Suiza, que tiene dos entradas dependiendo del país del que procedas por el tema de pasaportes. Está claro que ahora mismo el aeropuerto “binacional”

es Oporto por destinos y entidad. El segundo gran aeropuerto está llamado a ser Santiago por número de usuarios. Por tanto, los otros dos aeropuertos tienen una lógica desde el momento en que se acierte en los destinos en función de la demanda. Lo que no puede ser es invertir en un aeropuerto y decir “ya vendrán los pasajeros”. Y luego, si no vienen, invertir dinero público en vuelos low cost o en destinos estacionales para “hacerlos las fotos”. Eso no tiene lógica y no funcionará nunca. O hacemos política aeroportuaria en serio o seremos irrelevantes.