

1.- CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL CORREDOR ATLÁNTICO.

1.- Priorizar la finalización de los proyectos de infraestructuras del corredor prioritario de la RTE-T ya iniciados, incidiendo en la supresión de los cuellos de botella y la mejora de las conexiones transfronterizas. En este sentido, la mejora de la red y la inserción de regiones que estaban aisladas de este corredor no sólo mejora y facilita su accesibilidad y conectividad, sino que también contribuye a la visibilidad de un mayor número de regiones europeas, lo que redundará en una mejora de la competitividad del tejido productivo al facilitar el acceso a los mercados.

2.- Mejorar las conexiones transfronterizas para cerrar las brechas entre las redes de los países de la Unión. Es necesario un impulso político decidido y coordinado tanto de los gobiernos de Portugal, España y Francia como de las instituciones de la Unión Europea (UE) para reducir los elevados retrasos en la ejecución de las obras del corredor y garantizar la eficiencia en el transporte de mercancías (costes económicos, sociales y medioambientales). En este sentido, la UE debería requerir que los distintos planes nacionales de infraestructuras garanticen las conexiones transfronterizas y comprometan los fondos necesarios para su finalización en el horizonte temporal acordado.

En el caso español, la Y vasca lleva un retraso de 13 años (último plazo oficial 2026), y si se suma el retraso en Francia, la plena capacidad operativa de la Y vasca se retrasará al menos 32 años.

3.- Impulsar el transbordo intermodal, apoyando el desarrollo de la autopista ferroviaria atlántica.

4.- Siendo conscientes del carácter prioritario de la finalización de las obras pendientes ya en marcha, el objetivo de tener ejecutadas las obras de la red principal en 2030 no debe suponer abandonar/aparcar las obras de la red global (2050), ya que irá en contra de objetivos tan importantes como la cohesión territorial o la necesidad de una mayor capilaridad.

5.- La integración/conexión efectiva de la red ferroviaria de la península ibérica con el resto del corredor atlántico que circula por Europa exige, para garantizar un “transporte rentable, fluido, competitivo y sostenible”, suprimir los cuellos de botella existentes entre España y Francia, bien sea por ruptura de carga, por capacidad o por galibo. El principal escollo que se produce entre ambos países

es el cambio de ancho de vía, lo que supone un hándicap para la eficiencia y sostenibilidad del transporte del conjunto del eje atlántico.

6.- Estrechamente vinculado a lo mencionado en el punto anterior, se considera urgente modernizar la red ferroviaria y eliminar las barreras técnicas que entorpecen la circulación de viajeros y de mercancías. Entre otros cabe mencionar la longitud máxima básica de circulación de trenes en la red convencional, sensiblemente inferior a los 750 metros de longitud mínima estándar impuesta por la Comisión Europea y adoptada por España para nuevos proyectos ferroviarios, existencia de rampas superiores a 150/00 (rampa máxima adoptada en España para nuevos trazados), todavía existen secciones no electrificadas, existencia de pasos a nivel que constituyen una rémora para la explotación de las vías; obsolescencia de los elementos de la vía (balasto, traviesas y carriles), problemas vinculados a la señalización, o la necesidad de estabilización de la infraestructura ferroviaria (plataforma, puentes, túneles...) para poder incrementar la fiabilidad de las líneas.

7.-Aumentar la apuesta por la intermodalidad ferroportuaria, fomentando la intermodalidad entre el tráfico marítimo y el ferroviario que permitirá atraer nuevas empresas, nuevas actividades y mayores inversiones. Impulso decidido a las conexiones por ferrocarril de todas las instalaciones portuarias.

8.- Consolidar los servicios de Autopistas del Mar en explotación y fomentar nuevos usos. A pesar de que estas están incluidas como una de las prioridades dentro del programa MCE, es necesario reforzar la apuesta por las conexiones marítimas verdes, viables, atractivas y eficientes y su integración en la cadena de transporte. En este sentido, las actuaciones en el ámbito marítimo portuario deben dirigirse hacia la mejora de la accesibilidad ferroviaria de los puertos y de su red interior y la mejora de la infraestructura portuaria (canales de acceso, aumento de calidad, galerías de servicio, rellenos de explanada...).

9.- Vinculado al adecuado aprovechamiento de la potencialidad de las autopistas del mar (puertos en general) hay que destacar la necesidad de garantizar conexiones inteligentes y sostenibles entre los modos de transporte marítimo y el interior, en particular facilitando los enlaces con su «hinterland», ya sea por carretera o por ferrocarril.

10.- Promocionar la conexión de las regiones del Arco Atlántico a los corredores prioritarios con infraestructuras adecuadas a las necesidades de interoperabilidad europea.

11.- Demandar un trato equitativo al Corredor Atlántico con respecto al resto de Corredores europeos y mejorar la promoción del Corredor Atlántico en España ejecutando compromisos adquiridos y evitando nuevos retrasos.

12.- Completar el corredor atlántico con las conexiones de Extremadura (sumando el acceso a Castilla y León por Salamanca) y Andalucía.

13.- Adoptar y ejecutar o gestionar planes nacionales de mantenimiento de las infraestructuras de la RTE-T (red obsoleta en algunos territorios), dado que este mantenimiento es una cuestión que se ha subestimado en gran medida en varios países. Tal y como indica el documento informativo del CES europeo, es conveniente que se ejecute un plan de supervisión de la red principal a nivel europeo.

14.- Necesidad de reforzar la gobernanza dando más prerrogativas a los coordinadores de cada corredor y garantizando una mayor intervención en todas las etapas de su desarrollo.

15.- En esta nueva gobernanza, y dado el objetivo general de la política de transporte de contribuir a la cohesión territorial demanda una mayor vinculación a las dimensiones regionales, urbanas y locales, es necesario reforzar el papel de las regiones y ciudades en la implementación de la RTE-T. En este punto, organizaciones e instituciones como la RTA, que agrupa a los principales agentes económicos y sociales de las regiones, deberían jugar un papel relevante como interlocutores a la hora de evaluar/seguir el funcionamiento del corredor atlántico.

16.- Impulsar la creación de una agencia independiente para el control y seguimiento de las obras de los proyectos de la RTE-T. Esta agencia no sólo debería centrarse en la gestión financiera de la cofinanciación de la UE, sino también ocuparse del control de la ejecución en plazo de los proyectos de infraestructuras aprobados, garantizar la mejora de la coherencia del Mecanismo Conectar Europa y la RTE-T con miras a garantizar la calidad de las infraestructuras y la eficiencia y capacidad de la red, es decir, “una RTE-T adaptada al futuro”.

2.-PRIORIDADES SOBRE EL CORREDOR ATLÁNTICO POR PARTE DE CADA CES.

2.1 CES ANDALUCÍA

El desarrollo de los diferentes proyectos del Corredor Atlántico, con el consiguiente acercamiento de Andalucía al resto de España y a Europa, repercutirá favorablemente en la sociedad y la economía de la comunidad autónoma, máxime teniendo en cuenta que las infraestructuras afectadas al Corredor transcurren por seis de las ocho provincias (Cádiz, Córdoba, Jaén, Huelva, Málaga y Sevilla), lo que sin duda acrecienta el impacto.

El progreso en la construcción de la red de infraestructuras abre todo un abanico de oportunidades. Una de ellas, es el **desarrollo de la actualmente insuficiente red ferroviaria con que cuenta la región**. La correcta articulación del Corredor Atlántico requiere la construcción de nuevas vías férreas, así como la modernización y mejora de las existentes. Así, por ejemplo, el tendido de la línea ferroviaria entre Algeciras, uno de los centros logísticos clave para el Red, y Bobadilla, llave para acceder al interior de la Comunidad, se configura como una obra de enorme impacto positivo para la región, dado que el resto del itinerario entre Andalucía y Madrid dispone de vía electrificada¹, lo que garantizaría un transporte de mercancías eficiente².

La construcción y modernización de infraestructuras en Andalucía, y la apertura comercial que ello conlleva, facilitaría a la región su acercamiento a Europa, a la vez que contribuiría a la **consolidación del crecimiento económico** (en términos de PIB) que se viene produciendo desde 2013.

Evidentemente, el impacto del Corredor sobre el crecimiento será mayor en aquellas provincias por las que discurre, siendo especialmente necesario para Cádiz, Sevilla y Córdoba, que han quedado algo rezagadas, en términos de participación sobre el PIBpm andaluz, en los últimos años.

Otra de las oportunidades que la implementación del Corredor Atlántico brindaría a Andalucía sería la **convergencia hacia los estándares europeos**. Es evidente que nuestra tierra aún tiene mucho que hacer en este sentido: nos encontramos lejos de nuestros vecinos más allá de los Pirineos en todos los aspectos. Tomando como referencia el PIB per cápita de la región, se observa una diferencia con respecto al PIBpc de la UE de nada menos que 33 puntos.¹ La divergencia es clara, por lo que urge que los poderes públicos, tanto nacionales como comunitarios, faciliten el crecimiento de Andalucía, potencien

sus sectores más competitivos y el desarrollo de sus infraestructuras, lo que fomentaría el empleo e incrementaría sus niveles de riqueza.

Quizá a esta divergencia contribuyan en gran medida algunas de las **comarcas andaluzas más azotadas por el paro y los efectos de la crisis económica**, tales como Linares y el Campo de Gibraltar, sobre cuyos territorios transcurren las infraestructuras del Corredor Atlántico, lo que incidirá en la dinamización de sus economías y la generación de empleo.

La **generación de empleo** es una de las principales oportunidades para Andalucía. La puesta en marcha del Corredor Atlántico contribuiría a revertir, tanto por los puestos de trabajo directos que generaría (construcción y mantenimiento de vías de comunicación, transportistas, maquinistas y personal de compañías ferroviarias, etc.), como por los indirectos (materiales de construcción, servicios auxiliares, etc.) y, por supuesto, por la sinergia sobre la actividad económica de la región, la creación de empresas y la ejecución de inversiones, lo que, a su vez, repercutirá en el empleo.

La creación de nuevos puestos de trabajo será especialmente intensa en aquellos **sectores en los que Andalucía resulta más competitiva y que tienen una orientación más exportadora**. La mejora del transporte, por un lado, y del acceso de los productos andaluces a Europa, por otro, procurarían a las empresas que operasen en dichos sectores **mejores resultados**, más exportaciones y un **aumento de los niveles de reinversión de sus ganancias** en sus propias estructuras o en otras empresas.

También es previsible que **inversores extranjeros**, alentados por la facilidad de acceso en materia de transporte, se puedan interesar por las potencialidades que ofrece la región e inyectar capitales que dinamicen nuestra actividad, animen el mercado inmobiliario y fomenten la localización en el territorio de nuevas empresas.

El impulso al Corredor promovería la **internacionalización de las empresas andaluzas y su posicionamiento en los mercados mundiales**. Particularmente, ayudaría a consolidar las relaciones con otros socios comerciales preferentes, como pueden ser Alemania, Francia, Portugal, Bélgica o los Países Bajos. Además, dada la interconexión entre el Corredor Atlántico y otros Corredores de la TEN-T, el impacto de la implementación de este proyecto se vería multiplicado, facilitando la presencia andaluza en mercados más alejados, como el escandinavo, el balcánico o el de Europa del Este.

Igualmente, la eliminación de barreras al transporte supondría **abaratar nuestras importaciones**, lo que mejoraría la balanza comercial y facilitaría la compra a nuestros socios europeos de *inputs* -sobre todo tecnológicos-,

necesarios para emprender la diversificación de la economía regional y el

aumento de la inversión en I+D para convertir a Andalucía en una **economía moderna, sostenible y generadora de valor añadido**.

La modernización y transición tecnológica es un requisito indispensable para que nuestra tierra pueda competir exitosamente en los mercados internacionales a los que ahora tendrá acceso en mejores condiciones que antaño. Una mayor apertura al comercio exterior propiciará el **aumento de la competitividad**, que se sustanciará en un fuerte incentivo a la innovación para las empresas andaluzas.

De estos argumentos se deriva que la implementación del Corredor Atlántico facilitaría la movilidad de mercancías, pero también la de las personas y, por tanto, la de los trabajadores. Ello supondría una doble oportunidad para Andalucía: de un lado, **facilitaría los movimientos migratorios**, necesarios actualmente toda vez que el mercado laboral de la región no puede absorber el excedente de mano de obra que se le presenta. De otro, **fortalecería el sector turístico**, al facilitar la llegada de turistas, principalmente provenientes de Europa Central y del Norte, que suponen la mayoría del turismo en Andalucía.

Por otra parte, hay que tener en cuenta el momento en el que se plantea la construcción de la infraestructura, clave para la historia de la Unión Europea: el **Brexit se halla próximo a ejecutarse**. La salida del Reino Unido del proyecto europeo supone un verdadero reto en todos los sentidos para el Viejo Continente y, asimismo, una oportunidad para los países que quedarán dentro del bloque. Al salir de la unión aduanera, los productos británicos devendrán menos competitivos, circunstancia que podría ser aprovechada por Andalucía para ocupar parte del mercado antes copado por los productos británicos, siendo el Corredor Atlántico plataforma clave para acometer tan ambicioso proyecto.

En cuanto a las prioridades¹ de Andalucía respecto al Corredor Atlántico, existen numerosas actuaciones pendientes que ayudarían a solventar el relativo aislamiento y fomentarían la conectividad e internacionalización de la economía.

Así, por ejemplo, las **áreas logísticas planificadas** aún no se han desarrollado completamente, lo que se une a la escasez de suelo logístico especializado (de más de 10.000 m² en entornos urbanos) y a la ausencia de instalaciones de intercambio modal apropiadas.

Por otra parte, Andalucía está infradotada en infraestructuras ferroviarias, por lo

que es necesario completarlas para que el reparto modal en el transporte de mercancías sea más compensado, evitando el excesivo dominio del transporte por carretera, siendo de especial relevancia la adecuada conexión ferroviaria al

Corredor Atlántico de los puertos de interés general y las áreas logísticas de la comunidad autónoma.

En este sentido, se considera fundamental la **adecuación general de la línea Bobadilla-Algeciras**, en el marco de la mejora y adecuación a los estándares de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) de la línea **Madrid-Córdoba-Algeciras**², que permitiría absorber parte del tráfico de mercancías que actualmente se desplaza por carretera, lo que es especialmente importante teniendo en cuenta que el Puerto de Algeciras, piedra angular del sistema portuario andaluz, se configura como uno de los principales puertos del Viejo Continente, así como el primero de los españoles en volumen de mercancías (107.157.000 Tn) y de pasajeros (5.952.000), con un tráfico superior a 300.000 camiones al año.

Esta conexión, en ancho convencional, es de carácter nacional y lo que pretende es agilizar el tráfico de mercancías entre Andalucía y Madrid. En la actualidad, el Levante español (Valencia y Barcelona) es predominante en el tráfico mercante ferroviario. De hecho, el Corredor Atlántico, a partir de Bobadilla/Antequera, define su continuación hasta Madrid por tramos de alta velocidad, es decir, con el ancho UIC³, que es el interoperable, a través de los tramos LAV (línea de alta velocidad) Antequera-Córdoba y Córdoba-Madrid. No obstante, como el material rodante de mercancías con ancho UIC en España aún no está consolidado y existe una conexión por vía férrea convencional entre Bobadilla y Madrid (alternativa al corredor del AVE Sevilla-Córdoba-Madrid), solo con la renovación y modernización de la línea Algeciras-Bobadilla se podrá dar un considerable salto cualitativo y cuantitativo, puesto que la concentración de áreas logísticas y centros de manufacturación en Madrid, resulta clave para los puertos andaluces.

No obstante, la diferencia inversora del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la renovación de la línea Algeciras-Bobadilla, de menor alcance técnico e inversor que la que está implementando en el trazado del Corredor Mediterráneo entre Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña/frontera francesa (donde se dispondrá de plataforma de doble vía electrificada con ancho UIC en toda su extensión, incorporando el tercer hilo de ancho UIC a los accesos ferroviarios a los puertos), consolidará la posición ventajosa de los puertos de Valencia y Barcelona. De este modo, se condena a la renovada línea Bobadilla-Algeciras a ser un cuello de botella, en términos de capacidad de transporte de mercancías, frente

a la autopista ferroviaria del Corredor Mediterráneo por el arco levantino.

Además, existe un serio condicionante técnico de trazado que no se resuelve con la solución final prevista por el Ministerio. La línea férrea Algeciras-

Bobadilla, de 176 kilómetros de longitud, e inaugurada en 1893, discurre por una zona con una orografía compleja, o más bien abrupta, al transitar por el Parque Natural de Los Alcornocales y la Serranía de Ronda, presentando un trazado sinuoso y con pendientes superiores a las 20 milésimas, que limitan tanto la velocidad comercial (en muchos tramos no supera los 60 km/h) como la circulación de composiciones de trenes de mercancías de gran carga (en transporte de viajeros, priman la seguridad y la velocidad, y en el de mercancías, la fiabilidad y, sobre todo, la capacidad de transporte). La variante de trazado entre Almargen y La Indiana, contemplada en el primer estudio informativo y luego desechada, es clave para dar una solución óptima al transporte ferroviario de mercancías por dicho tramo, ya que el paso por Ronda representa una gran dificultad por la pronunciada pendiente de 24 milésimas del trazado existente, cuando el criterio de interoperabilidad determina una pendiente máxima de entre 15 y 18 milésimas. Una pendiente tan pronunciada dificulta la tracción de las composiciones de trenes de mercancías.

En cualquier caso, habría que acelerar los ritmos de planificación y ejecución, pues aunque en agosto de 2019 se adjudicó el proyecto constructivo para la renovación del tramo Bobadilla-Ronda, con un plazo de ejecución de seis meses, se desconoce si ha concluido su elaboración y aprobación, ya que aún no se ha licitado la obra de infraestructura y vía. Este proyecto contempla la ampliación de apartaderos para trenes mercantes de 750 metros de longitud y la renovación de la vía única actual para la implantación del tercer carril, sin que llegue a abordarse el gran desnivel entre ambas estaciones, por lo que continuarán las pendientes, curvas y velocidades similares a las actuales.

Por otra parte, hay que destacar también la necesidad de llevar a cabo un estudio de los gálibos en vía convencional de las líneas por las que se circula entre Algeciras/Sevilla con Madrid, para **potenciar su uso como autopistas ferroviarias**.

La **mejora y adecuación a estándar RTE-T de las líneas Sevilla-Huelva y Sevilla-Cádiz** (en la que se incluye el ramal ferroviario de acceso al muelle del Bajo de la Cabeza, actualmente en ejecución, que será de gran importancia en el desarrollo del transporte de graneles sólidos), así como el desarrollo definitivo del nuevo **acceso ferroviario al Puerto de Sevilla**, completarían las actuaciones prioritarias más inmediatas del Corredor Atlántico en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

2.2 CES CASTILLA Y LEÓN.

La influencia del Corredor Atlántico en Castilla y León, y por extensión, en Asturias, Extremadura y Galicia (a las cuales se accede a través de Castilla y León), es muy significativa. En esta área viven más de 6 millones de personas y se produce más del 12% del PIB de España (más de 140.000 millones de euros anuales).

La inclusión de Castilla y León en el Corredor Atlántico supone un importante impulso para la región. El estatus de prioridad al desarrollo de buena parte de sus infraestructuras, y especialmente de las infraestructuras ferroviarias lineales y nodales, supondrá un incremento de la competitividad de la región, que permitirá servir de enlace directo entre Portugal, el centro y sur peninsular y el Corredor Atlántico incluye a diversas regiones y países de gran importancia por su actividad económica y núcleos poblacionales dentro de su ámbito de influencia norte y noroeste (Galicia y Asturias) de la Península, así como el oeste, especialmente con Extremadura, y a través de esta, con Andalucía, con el resto de la UE. Además, permite desarrollar sus infraestructuras logístico-intermodales que generarán un incremento de la actividad económica e industrial asociada, al convertir estas áreas en entornos con un potencial atractivo mucho mayor.

Los factores de competitividad industrial, como son las exigencias de producción, precio de los productos o el servicio de entrega de estos, se ve significativamente influenciado por la logística y el transporte, y en este ámbito, la mejora de las infraestructuras lineales y nodales, derivadas de su inclusión en el Corredor Atlántico, permitirá impulsar la competitividad económica e industrial.

Valoración del Corredor Atlántico por parte del CES de Castilla y León:

- Las principales limitaciones en la Red ferroviaria básica de mercancías en Castilla y León están relacionadas con las rampas características, sistemas de bloqueo, longitudes de trenes, electrificación de las vías y prescripciones por gálibo.
- La recuperación de un enlace ferroviario con Extremadura, a través de la vía de la Plata, que permita completar la

conexión del oeste peninsular y su fachada atlántica con este corredor.

- Las líneas que tienen mayores limitaciones para la circulación de trenes de mercancías son aquellas que en la actualidad tienen una actividad prácticamente nula, residual, como la línea 102, o que no tiene tráfico de mercancías, como la línea 122 o la línea 202.
- Existen otros parámetros que también influyen en la capacidad de las líneas y en la viabilidad del transporte ferroviario de mercancías, como la interoperabilidad y accesibilidad a las terminales o si las líneas son en vía única o doble, entre otras.
- Los beneficios ambientales se resumen en una reducción anual del consumo de energía de hasta 11 millones de megajulios, de una reducción anual de emisiones de CO2 de hasta 850 toneladas y de unos ahorros anuales de 24 millones de euros por la reducción de la accidentalidad.
- Muchos estudios han comparado la carretera con el ferrocarril para buscar un transporte más sostenible y rentable. Sus principales conclusiones son que se puede llegar a ahorrar hasta un 30% en el caso de transporte en trenes de 450 m y hasta un 30% adicional en trenes de 750 m

2.3 CES EXTREMADURA.

La Comunidad Autónoma de Extremadura necesita seguir impulsando su apuesta por nuevas infraestructuras de transporte y de comunicaciones que nos conecten con el resto de la Península Ibérica y del Mundo, como forma de elevar la competitividad de nuestras empresas y sus productos y servicios en otros mercados y, con ella, de conseguir la mejora socioeconómica y una mayor cohesión territorial del conjunto de la región.

La realidad del cambio climático, el cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030, las exigencias de la propia UE en términos de reducción de emisiones y la apuesta decidida de nuestra Comunidad Autónoma por una economía verde y circular mediante la estrategia Extremadura 2030 obligan a plantear nuevas conexiones de transporte ferroviario como vía principal para cumplir con todos

estos objetivos y compromisos.

Postura en la que coincide el conjunto de la UE con el modelo de corredores de transporte europeos como eje del tráfico ferroviario de mercancías de la Red

Transeuropea de Transporte (RTE-T) y el Mecanismo Conectar Europa (CEF). En el Reglamento 1316/2013, el Parlamento Europeo subrayó que la inversión en infraestructuras de transporte eficaces era fundamental para posibilitar la defensa de la competitividad de Europa y para abrir el camino a un crecimiento económico a largo plazo con posterioridad a la crisis, y que la red transeuropea de transporte (RTE-T) era vital para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y para proporcionar un importante valor añadido europeo.

El Corredor Atlántico, del que forma parte Extremadura por su ubicación geográfica, conecta la parte occidental de la península ibérica y los puertos de El Havre y Ruán con París y con Mannheim/Estrasburgo por medio de líneas ferroviarias de alta velocidad y líneas convencionales paralelas. Más allá de explotar rutas monomodales (marítimas y ferroviarias), el corredor Atlántico, en línea con los objetivos de la RTE-T, apunta a una mejor interconexión de los modos de transporte entre la costa atlántica y todos sus puertos principales, así como los puertos integrales y las plataformas logísticas. También se conecta y se superpone con otros cuatro corredores, entre ellos el Corredor Mediterráneo, con una sección común Algeciras – Madrid, que se alcanza desde el Corredor Atlántico al atravesar Extremadura hacia el Este, mediante la línea Badajoz-Puertollano.

Así el Consejo Económico y Social de Extremadura en su informe ‘El Corredor Atlántico: una visión integradora desde Extremadura’, planteaba la oportunidad de ampliar el corredor ferroviario Atlántico, de un lado actuando sobre la línea Badajoz-Puertollano para aumentar la conexión con el Corredor Mediterráneo y sobre la línea Mérida-Sevilla para mejorar la conexión con los puertos de Huelva y Sevilla y, de otro, la recuperación de la línea de conexión entre la provincia de Cáceres y Salamanca.

Entre los beneficios de esta propuesta destaca la posibilidad de conectar los puertos del norte y del sur y los del este y el oeste de la Península sin tener que pasar necesariamente por puntos como Madrid, actualmente con un nivel elevado de saturación, al tiempo que permitiría una mayor cohesión territorial a nivel no solo de Extremadura, sino de las Comunidades limítrofes, particularmente en las zonas que sufren un mayor problema de despoblamiento y facilitar la creación de nuevos nodos logísticos intermodales en la región, permitiendo el desarrollo de nuevas actividades económicas (particularmente

las logísticas).

La ampliación del Corredor Atlántico afectará a todos los sectores productivos de la economía extremeña al mejorar las comunicaciones y las posibilidades de distribución de nuestras mercancías.

La incomunicación actualmente existente afecta de manera determinante a la competitividad de las empresas, ya que tanto aquellas que se encuentran actualmente asentadas en nuestra región, como las que decidieran establecerse en Extremadura parten actualmente de una dificultad añadida en la distribución de entrada o salida de sus productos.

Las redes europeas de ferrocarril han demostrado su eficiencia en el transporte de largo recorrido de materias primas y productos manufacturados, y el sector agrícola y ganadero extremeño tiene una producción importante de materia prima y productos elaborados, además de una industria de transformación agroganadera, cuyo destino son los mercados europeos e internacionales. Al tratarse de productos perecederos el transporte actual por carretera representa una parte importante de su valor, lo que da lugar a un aumento significativo de su precio cuando llega a destino, con la consecuente desventaja competitiva que esto supone además de un menor beneficio para nuestros productores.

Se trata de un sector que está incorporando paulatinamente avances tecnológicos¹, y estos han demostrado que proporcionan importantes superávits aumentando su rendimiento y mejorando la productividad.

De la misma manera, la ampliación del Corredor Atlántico aportará una vía rápida de transporte y situará a los productos extremeños en una mejor condición competitiva en los mercados, lo que beneficiará económicamente a los productores y consumidores europeos. Por otro lado, creemos que permitirá la pervivencia del sector agrícola al mejorar sus condiciones, además de la posibilidad del nacimiento de nuevas producciones que en las condiciones actuales no son viables.

El Corredor Atlántico se configura prioritariamente como un corredor de mercancías, y en nuestra comunidad, el servicio ferroviario de mercancías está en activo, pero en un estado prácticamente testimonial. El desvío paulatino de servicios intermodales por el mal estado de la infraestructura y el cierre de empresas ocasionado por la última crisis económica ha sido decisivo para

¹ Tecnologías como GPS, sensores, satélites e imágenes aéreas junto con Sistemas de Información Geográfico (SIG) participan en la organización de las labores agrícolas y ganaderas. Se espera que en el futuro próximo estas tecnologías tengan un papel muy importante a en programación de trabajo, trazabilidad, impacto ambiental y optimización de los recursos, entre otros.

llegar a esta situación perjudicando la implantación de un tejido industrial en Extremadura.

El sector industrial, con una contribución menor en el PIB de nuestra comunidad, aumentará su atractivo como destino inversor con esta ampliación,

que mejorará de manera exponencial la conectividad de la región con otros corredores europeos y territorios nacionales. También participará, junto con el sector de la construcción, de los beneficios que conlleven las obras y el mantenimiento de esta infraestructura.

Por su parte, en el sector servicios, del lado del movimiento de mercancías, mejorará la distribución tanto en su llegada como en su partida hacia otros destinos europeos, nacionales e internacionales de todo tipo de productos, lo que se traduciría en un importante crecimiento económico.

El sector turístico, una actividad en expansión en nuestra región con un reto de futuro claro, se vería enormemente beneficiado con esta infraestructura que reducirá los tiempos de llegada a nuestro territorio y que eliminará un hándicap y una desventaja competitiva con respecto a otras comunidades autónomas.

Por otro lado, la utilización de coches y camiones en nuestras carreteras es superior a la media como resultado de la falta de alternativas, contraviniendo, en primer lugar, a los objetivos europeos y regionales para reducir el efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos; y en segundo lugar, este sobreuso de las infraestructuras viarias supone también un coste añadido en su mantenimiento.

En definitiva, la ampliación propuesta del Corredor Atlántico en las condiciones actuales de nuestras infraestructuras ferroviarias constituirá sin lugar a dudas un punto de inflexión para nuestro desarrollo como región. El Corredor Atlántico supondrá la posibilidad para Extremadura de acceder a la intermodalidad, al contar con otro medio de transporte de mercancías y poder desviar hacia este parte del transporte por carretera. Contribuiremos con ello a un mayor grado de cumplimiento en relación con los objetivos por un desarrollo sostenible al desarrollar el uso de un modo de transporte más limpio, con menores emisiones de CO2.

Hablamos de una infraestructura de transporte europea, moderna y de alta tecnología que introducirá también nuevos e importantes retos, algunos impredecibles en estos momentos

Por lo que respecta al empleo, algunos documentos de ámbito europeo señalan respecto al desarrollo del sector ferroviario que podría implicar una pérdida de empleo en la modalidad total del transporte por carretera, aunque en este aspecto habría que considerar, por una parte, que la competitividad del ferrocarril depende de la intermodalidad y, por otro lado que el transporte por carretera tiene ventajas diferenciadas respecto a aquel, como el servicio puerta

a puerta, cada vez más demandado, entre otras características². La previsión de este cambio debe fomentar el desarrollo de actuaciones en relación con una recualificación de estos trabajadores en nuevas áreas como la logística o la digitalización, que se están implantando cada vez más en los diferentes modos de transporte.

Por último, y dada la trascendencia de la conectividad y de la digitalización en el modelo de transporte europeo basado en la movilidad sostenible, segura e interconectada, favorecerá la equiparación con las prioridades europeas en esta materia al mismo tiempo que el desarrollo de nuestras potencialidades como región.

2.4 CES GALICIA.

Galicia, a pesar de ser un territorio situado no solo en la periferia de la Unión Europea, sino también en la periferia de España, con problemas de accesibilidad y conectividad, las CC.AA. del noroeste destacan por ser un área geográfica muy dinámica y activa económicamente, con un elevado número de acciones emprendedoras que surgen alrededor del mar. Galicia, además, mantiene una estrecha relación histórica, social y cultural, además de económica y empresarial, con el norte de Portugal, configurándose como regiones europeas altamente complementarias.

A continuación se recogen las actuaciones prioritarias:

1.-Eje ferroviario Vigo-Porto constituye una prioridad estratégica atlántica y transfronteriza.

Se considera necesario mejorar la conexión ferroviaria con el norte de Portugal, lo que favorecería los intercambios comerciales y daría un nuevo impulso a la

² Las diferencias entre ambos modos de transportes pueden consultarse en el documento del Tribunal de Cuentas Europeo "Hacia un sector de los transportes eficaz en la UE: desafíos que hay que afrontar". Disponible en https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_ES.pdf

Euro región Galicia-Norte de Portugal. Al mismo tiempo, aumentaría su peso y por tanto su capacidad de influencia. En este sentido, la conexión ferroviaria Vigo-Porto constituye una prioridad estratégica atlántica y transfronteriza.

Se propone la incorporación de la línea ferroviaria Vigo-Porto dentro del corredor de la red básica como sección predeterminada transfronteriza(en la

actualidad considerada dentro de la red global)de la misma manera que las líneasÉvora-Mérida o Aveiro-Salamanca. Teniendo en cuenta que e lactual corredor ferroviario A Coruña-Vigo ya podría implementarse –para contenedores yro-ro de alto valor añadido–en la actual línea de altas prestaciones ya en servicio y, dado que la conexión al corredor europeo ya está aprobada para Porto-Lisboa, el eje ferroviario Vigo-Porto constituye, como se menciona anteriormente ,una prioridad estratégica atlántica y transfronteriza.

Esta demanda viene justificada por un doble motivo:

- a) Porque solo así replicaríamos un eje no radial peninsular simétrico al mediterráneo (Barcelona-Cartagena) en el atlántico (A Coruña-Lisboa) consolidando una densa macro región urbana transfronteriza interconectada y accesible, con el cabotaje europeo de las autopistas del mar, al centro neurálgico de la UE.
- b) Porque con esa muy reducida conexión ferroviaria en altas prestaciones para mercancías(contenedores yro-ro) entre Vigo-Porto todo el corredor atlántico A Coruña-Lisboa quedaría conectado con las salidas terrestres transeuropeas a través de los Pirineos ya aprobadas.

2.-Intermodalidad e impulso del ferrocarril a los puertos.

Para alcanzar una mejora de la competitividad de los puertos y de las industrias se hace evidente la necesidad de optimización del servicio logístico integral, y su eslabón transporte, requiriendo mejores y especializadas infraestructuras (lineales y nodales) e impulsando el uso de la intermodalidad ferroviaria y marítima.

En este sentido, la calidad y niveles de servicio de las infraestructuras de transporte y logísticas al servicio de las cadenas de suministro y distribución requiere desarrollar nuevas infraestructuras de transporte y logísticas y modernizar las existentes, para restar servicios logísticos y de transporte eficiente, sostenible y de calidad. Además, hay que resaltar que dado que las terminales de mercancías son verdaderos nodos logísticos e industriales, en todo el trayecto del corredor deben adecuarse a las condiciones de

inteoperabilidad y accesibilidad, además de las actuaciones que permitan aumentar la capacidad de las líneas para permitir la circulación de trenes de hasta 750 metros.

3.-Inclusión del puerto de Vigo como parte integrante de la red básica.

Ante la ampliación del canal de Panamá, todos los puertos de la fachada atlántica tienen una posición geoestratégica privilegiada para convertirse en puertos de entrada de mercancías cara a Europa al estar próximos a las grandes rutas marítimas. La inserción de los puertos de interés general en el corredor atlántico facilitaría su papel activo en la captación de tráfico de mercancías y en el posicionamiento de sus servicios ofreciendo un mayor valor añadido. En la actualidad, en el noroeste de España tan solo los puertos de A Coruña, Gijón y Bilbao forman parte de la red básica de infraestructuras, quedando el puerto de Vigo como puerto de la red global.

Una de las críticas al sistema de elección de los puertos pertenecientes a la red básica es que se realizó, fundamentalmente, en base a criterios cuantitativos, obviando aspectos cualitativos tan importantes como pueden ser, entre otros, las condiciones naturales y características técnicas de los puertos, el valor económico de las mercancías movidas o, como en el caso del puerto de Vigo, ser un puerto de referencia mundial en el sector pesquero y europeo en el tráfico ro-ro. En este sentido, habría que reformularse la consideración del puerto de Vigo como puerto integrante de la red básica.

4.-Consolidar los servicios de Autopistas del Mar en explotación y fomentar nuevos usos.

En relación a las autopistas del mar, incluidas como una de las prioridades dentro del programa MCE, hay que recordar que su objetivo es promover relaciones/conexiones marítimas verdes, viables, atractivas y eficientes, integradas en la cadena de transporte. Galicia cuenta en la actualidad con una de las dos autopistas del mar operativas en España, a que une Vigo con Saint Nazaire, operativa desde el año 2015.

El buen comportamiento de esta autopista hizo que la concesionaria de la misma se realiza una extensión tanto hacia el sur, conectándose con la terminal de Tánger, como hacia el norte, con una conexión con el puerto belga de

Es necesario insistir que las actuaciones en el ámbito marítimo portuario deben dirigirse hacia la mejora de la accesibilidad ferroviaria de los puertos y de su red interior y la mejora de la infraestructura portuaria (canales de acceso, aumento de calidad, galerías de servicio, rellenos de explanada..)

2.5 CES PAIS VASCO.

Las prioridades son:

- Priorizar la finalización de los corredores prioritarios de la RTE-T y suprimir cuellos de botella ferroviarios, particularmente los interestatales (ya sea por capacidad como Gaintzurizketa Irún), por galibo (túneles de Hendaya Dax) o por ruptura de carga (distinto ancho de vía en Irún Hendaya).

En este sentido, resulta necesario concluir con urgencia los proyectos de red prioritarios ya iniciados, y que arrastran un retraso considerable a las previsiones fijadas.

- Impulsar el transbordo intermodal (modal shift), apoyando el desarrollo de la Autopista Ferroviaria Atlántica, en una primera fase desde Dourges hasta Jundiz, así como su futura extensión hasta Algeciras y Portugal.

- Apoyar las conexiones ferroportuarias, fomentando la intermodalidad entre el tráfico marítimo y el ferroviario.

- Promocionar la conexión de las regiones del Arco Atlántico a los corredores prioritarios con infraestructuras adecuadas a las necesidades de interoperabilidad europea.

Valoración del Corredor Atlántico

- Si tenemos en cuenta que con el Brexit el centro de la UE se está trasladando y se trasladará hacia el este y que las regiones del norte se están organizando en macro-regiones para convertirse en lobbies más potentes, la RTA (y en particular, el Corredor Atlántico) tiene un importante papel no solo en el momento actual sino a futuro de cara a construcción de la macro-región atlántica. Unido a lo anterior, el Fondo de

recuperación económico de 140.000 millones de euros supone una oportunidad en la medida que los fondos van a estar condicionados a proyectos. En este contexto, entendemos que deberían tener su lugar y oportunidad aquellos proyectos que se definan en el marco del corredor atlántico.

- No podemos obviar el impacto que el COVID-19 va a tener en términos socio-económicos, y en particular, en términos de movilidad en el marco del corredor. En consecuencia, y con el objetivo de garantizar estamovilidad, vemos necesario disponer de un modelo multimodal de movilidad de personas. Es

decir, sería conveniente estructurar una red combinada de transporte efectiva, eficiente y que resulte en un precio de uso equitativo para toda la CAPV.

- El nuevo Mecanismo Conectar Europa (MCE) pivota alrededor de tres grandes ejes: infraestructuras de transporte, digitalización y economía baja en carbono y eficiencia energética. Una de las principales preocupaciones es garantizar la integración ambiental de cualquier proyecto que se realice o esté realizando, de forma que se respete el medioambiente. En consecuencia, debemos ser conscientes de la interrelación y apoyar, en particular, aquellos proyectos que supongan primar los objetivos ambientales (bajas emisiones de CO₂ y eficiencia energética).
- Dado que la descarbonización del transporte va a generar un impacto en el empleo, no podemos obviar la necesidad de implementar una estrategia de transición energética justa, que tenga especialmente en consideración su impacto en el empleo.

- Habría que reflexionar sobre si es necesario desarrollar antes que las autopistas de mar, aquellos proyectos como la variante sur ferroviaria, y tener en cuenta las prioridades recogidas en nuestro documento de trabajo y en el link <https://www.irekia.euskadi.eus/mobile/es/news/54744>