

RESOLUCIÓN DE CCOO DE GALICIA, ASTURIAS, CANTABRIA Y CASTILLA Y LEÓN. EL CORREDOR ATLÁNTICO, UNA OPORTUNIDAD HISTÓRICA PARA LAS REGIONES DEL ARCO ATLÁNTICO

CCOO de Asturias, Galicia, Cantabria y Castilla y León en los diferentes encuentros celebrados durante los últimos años han señalado las infraestructuras como un elemento estratégico para el desarrollo económico y social de la vasta y periférica región atlántica. Ello nos ha llevado a mantener la reivindicación de la inclusión de tramos ferroviarios e instalaciones logísticas en la Red básica de la Red Transeuropea de Transporte.

El nuevo Reglamento de la UE (2024/1679) para el desarrollo de esa red de transporte, ha incluido varias de estas reivindicaciones en su nuevo formato, en el que además de la red básica y de la red global, se incluye la red básica ampliada lo que nos ofrece una perspectiva de contar con una red de transporte potente y conectada al resto de Europa en el horizonte del año 2030 para la red básica, 2040 para la red básica ampliada, y 2050 para la red global.

Es necesario recordar en este momento, los objetivos fundamentales que persigue la UE con el Desarrollo de la Red de Transporte Europeo. En primer lugar, la sostenibilidad a través del fomento de los modos de transporte, en especial, el ferroviario, con menores emisiones, de mayor protección medioambiental y de mayor seguridad energética. En segundo lugar, aumentar la cohesión, prestando una especial atención a las regiones ultraperiféricas, reduciendo las diferencias de la calidad en las infraestructuras, promoviendo la interoperabilidad, la coordinación y la interconexión de las infraestructuras de transporte. En tercer lugar, la eficiencia a través de la mejora de enlaces, la eliminación de cuellos de botella, la digitalización y la coordinación interestatal para los proyectos transfronterizos. Por último, el aumento de las ventajas para sus usuarios, garantizando la accesibilidad, la seguridad y la cultura de la movilidad sostenible.

En resumen, tal y como recoge el Reglamento de la UE, la red transeuropea de transporte debería reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión europea, contribuir a la creación de un espacio único europeo de transporte que sea sostenible, seguro, eficiente y resiliente, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde el crecimiento integrador.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene previsto inversiones ferroviarias de más de 18.000 millones de € en las Comunidades de Asturias, Galicia, Cantabria y Castilla y León, de los cuales más de 13.500 corresponden a proyectos de líneas de AV, algunas ya finalizadas (variante de Pajares, LAV Galicia hasta Santiago y LAV Venta de Baños-Burgos). De las actuaciones previstas para el ferrocarril convencional, el tramo Guillarey-Tuy tiene la electrificación puesta en marcha, se espera que durante 2025 se ponga en marcha la electrificación del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, están licitadas o en construcción la variante este de Valladolid y un número amplio de actuaciones en tramos del ferrocarril convencional y en el ferrocarril de ancho métrico que recogen renovaciones de infraestructuras, mejoras de la seguridad, ampliaciones de las vías de apartado, adecuación de galibo...

El tramo Palencia-Santander incluido en la red básica ampliada está recibiendo inversiones, aunque el plazo de finalización se extiende hasta el 2040.

Es cierto que ha existido debate sobre la necesidad o conveniencia de la reapertura de líneas clausuradas durante los años 80 del siglo pasado, algo que no parece probable que vaya a ocurrir, pero, pese a ello, es innegable el esfuerzo inversor en materia ferroviaria durante la presente década, seguramente de los más altos en términos históricos.

Pero si la inversión en infraestructura ferroviaria está siendo notable, en materia de puertos, aeropuertos y carreteras no es tan favorable, y ello es debido a que no se ha incluido ningún aeropuerto de estas cuatro comunidades en la red básica y básica ampliada. Solamente se han incluido dos puertos (La Coruña y Gijón) y en materia de carreteras solo se incluyen en la red básica la

autopista del Cantábrico, la A1 y la A62. En el caso de nodos logísticos solamente incluyen las terminales de Valladolid y León, lo que evidentemente resulta muy escaso.

Una vez señaladas estas carencias, es cierto que la inversión prevista y ejecutada brinda a nuestras cuatro regiones la posibilidad de un futuro prometedor. Sin embargo, si analizamos qué ocurre en materia de movilidad, el presente sigue siendo bastante negativo, muy lejos de ese futuro tan prometedor que se podría augurar.

El trasvase del transporte de mercancía de la carretera al ferrocarril está siendo mínimo cuando no nulo. Según datos del Observatorio del transporte y la logística en España, tomando como índice las toneladas transportadas, el modo ferroviario llegó a un raquítico 1% frente al 96% transportado por el modo carretero (si utilizamos como índice las Tn-km el dato es 4 % por ferrocarril frente al 95,5 % de la carretera).

En el transporte de viajeros sigue siendo la carretera y en concreto el vehículo particular el que destaca claramente; según los datos estadísticos esta forma de transporte en el año 2022 superó de nuevo la cuota alcanzada antes de la pandemia. El ferrocarril, en ese año, aún no había alcanzado los anteriores guarismos a excepción del segmento de transporte regional que superaba el dato del año 2019. Esto es debido, con toda seguridad, a las medidas de apoyo tarifario de los medios colectivos de transporte aplicadas por el Gobierno tras la pandemia.

Es evidente, ante la realidad descrita, que el uso del transporte público y colectivo, en concreto el ferroviario necesita, no solo una mejora de las infraestructuras, sino que necesita un mayor número de servicios y frecuencia con precios competitivos. Y este reto debe ser planteado desde la colaboración de las diferentes administraciones, aunque la competencia sea de la administración central. Nuestros gobiernos autonómicos y el conjunto de ayuntamientos deben ser exigentes con la administración central en la mejora y

el aumento de la frecuencia de los servicios regionales y cercanías que son los que garantizan la movilidad cotidiana. Al mismo tiempo, tanto gobiernos regionales como ayuntamientos deben ofrecer su colaboración, incluso económica, para alcanzar esa mejora y aumentos de los servicios ferroviarios.

Lograr un trasvase significativo del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril es mucho más complicado. Sin duda la mejora de la infraestructura ferroviaria, especialmente de la red convencional, es una condición necesaria, pero ni suficiente ni única.

En nuestras cuatro regiones no existe ninguna autopista ferroviaria, solamente existe el estudio de la de Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria. Sin duda, este modelo intermodal del transporte de mercancías es una oportunidad y sorprende que no exista, ni esté en proyecto, ninguna que atraviese de oeste a este los tramos del corredor atlántico de nuestro país, donde se sitúan las cuatro comunidades aquí reunidas.

Por otro lado, resulta imprescindible la mejora de las relaciones entre los operadores ferroviarios y las puertas del arco atlántico, evitar la rigidez de los convenios existentes y alcanzar un nuevo marco que ofrezca seguridad y un buen servicio a los operadores logísticos.

Es también imprescindible que las diferentes administraciones avancen de forma conjunta en una planificación estratégica común en materia industrial y energética que responda a los retos de la profunda transformación que supone la finalización y puesta en marcha definitiva de una red de transporte potente y conectada al resto de la Unión Europea.

Finalmente, es necesario que el sector empresarial tanto del ámbito industrial como del logístico, muestren una mayor sensibilidad y respeto por las cuestiones medioambientales e inicien un traspaso ambicioso del transporte de mercancías al modo ferroviario. Y ello, desde la visión de aprovechar, de forma



rentable y sostenible, la oportunidad de contar con un corredor, el corredor atlántico, capaz de satisfacer sus necesidades de transporte.

Desde CCOO de Asturias, Cantabria, Castilla y León y Galicia, reiteramos la demanda al conjunto de administraciones de la convocatoria de una cumbre del noroeste peninsular, en el ámbito de la macrorregión europea, con la presencia de las organizaciones sindicales representativas y las organizaciones empresariales para poner en común las medidas y políticas a elaborar, para no perder la gran oportunidad que nos brinda el corredor atlántico.

Asimismo planteamos la necesidad de que las organizaciones sindicales más representativas formemos parte estable del Grupo de Trabajo promovido por el Ministerio de Transportes, para el seguimiento e impulso de las actuaciones previstas en el Plan Director del Corredor Atlántico.

León, a 31 de enero de 2025

José Manuel Zapico García

Rosa María Mantecón Agudo

S. General CCOO Asturias

S. General CCOO Cantabria

Vicente Andrés Granado

Amelia Pérez Álvarez

S. General CCOO Castilla y León

S. General S.N.CCOO Galicia