

El noroeste de España reclama 8.000 millones para no perder el tren del Corredor Atlántico



El tejido empresarial del noroeste de España no está dispuesto a perder el tren de la competitividad que supone el Corredor Atlántico Ferroviario de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). Las patronales de Galicia (CEG), Asturias (FADE) y León (FELE) reclaman al Gobierno una inversión de 7.900 millones de euros para la conexión del noroeste con al Corredor Atlántico y la finalización del plan director anunciado el año pasado para competir “en igualdad de condiciones” con el resto de regiones comunitarias. Este plan director se hará público tras la modificación europea de los corredores, que no debe ir más allá de marzo de 2024, tal y como confirmó recientemente el comisionado del Eje Atlántico, José Antonio Sebastián.

Según el informe ‘Corredor Atlántico Noroeste: Clave para el desarrollo de España’, elaborado por los gobiernos autonómicos de Asturias, Castilla y León y Galicia, la inversión “podría ser financiada en buena parte con fondos europeos”. En su reciente presentación pública en Madrid, el presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, destacó «la importancia del Corredor Atlántico para una adecuada

vertebración y cohesión económica, social y territorial del noroeste peninsular que, por extensión, será beneficioso para el resto del país».

El estudio cuantifica el impacto potencial de esta infraestructura en el tejido económico de los territorios del noroeste, centrándose especialmente en el tráfico de mercancías. En concreto, con el corredor en marcha, el tráfico de mercancías en la zona podría incrementarse desde los siete millones de toneladas hasta los 20,4 millones. Con este incremento, Galicia, Asturias y Castilla y León aumentarían en 2.750 millones de euros anuales su aportación al volumen de negocio por ferrocarril, además de mejorar la productividad y reducir los costes para las empresas tractoras de las tres comunidades autónomas. En el horizonte del año 2040, la infraestructura a pleno rendimiento aportaría 4.500 millones al PIB y generaría 23.900 empleos.

El informe se hace eco de “la creciente brecha” entre el noroeste y el resto de España. Las tres regiones suman un PIB de 145.000 millones de euros, con especial protagonismo de los sectores primario e industrial, lo que supone el 12% de los 1,2 billones de la producción de bienes y servicios de España en 2021. Entre 2008 y 2021, el PIB español registró un crecimiento del casi nueve puntos frente al 4,29% de la economía de las tres regiones, “lo que significa que el noroeste está perdiendo convergencia respecto al resto de España”, por lo que “las infraestructuras, la accesibilidad y la logística son un pilar crítico para la competitividad de estos territorios”, incide el informe.

GALICIA RECLAMA EL FERROCARRIL EN CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD EN LOS PUERTOS

El presidente de la Confederación de Empresarios de Galicia (CEG), Juan Manuel Vieites, tiene claro cuál es una de las actuaciones preferentes de la región para engancharse al Corredor Atlántico: “Es prioritario garantizar el acceso del ferrocarril en condiciones de competitividad a los puertos de interés general de nuestra comunidad, conectándolos con las plataformas logísticas y con el corredor”.

En concreto, añade Vieites, “necesitamos consolidar la salida por Monforte de Lemos (al sur de Lugo) de las mercancías procedentes del norte, desde Ferrol, A

Coruña y Lugo, electrificando la vía y haciendo las adaptaciones necesarias que permitan que las cargas salgan por ferrocarril de modo competitivo”. Además, Galicia demanda “la realización de la salida sur, desde Vigo y Ourense hacia el mismo nodo, Monforte de Lemos, para salir hacia el resto de la Península y Europa”.

Asimismo, reclama “estaciones intermodales” para facilitar la integración entre diferentes modos de transporte” y “completar la salida de Galicia hacia Portugal para que los operadores de la infraestructura puedan ofrecer servicios competitivos a nuestras empresas”. El presidente de la patronal gallega asegura que “tenemos un gran potencial en el transporte de leche, madera y materias primas, y en el vinculado al sector de la automoción y de los productos manufacturados, entre muchos otros”. En su opinión, “con unas infraestructuras adecuadas podríamos duplicar e incluso triplicar el transporte de mercancías por ferrocarril, que está muy limitado en la actualidad”.

En términos similares se expresa el presidente del puerto de Ferrol, Francisco Barea: “Es urgente que el Gobierno central cumpla con Ferrol y acometa con urgencia la adecuación de la vía para conectarnos con A Coruña. Y, por supuesto, necesitamos salir al exterior. Ferrol tiene que estar sí o sí en el Corredor Atlántico, un hecho que es necesario despejar. No puede haber medias tintas. Las autoridades portuarias no podemos quedarnos fuera de este plan estratégico que seguimos esperando y del que poco o nada sabemos”, señala. Las palabras de Barea van dirigidas al comisionado del ministerio de Transportes para el Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián Ruiz.

La dársena de Ferrol completará la llegada del tren al puerto exterior a finales de 2024. El ferrocarril será “una realidad en 2025 y lo veremos circular entre el puerto interior y el exterior de Caneliñas”, donde la turca Yilport Holding explota una terminal de contenedores a través de su filial Ferrol Container Terminal, pero “necesitamos acciones decididas que nos permitan salir al exterior”, concluye Barea.

ASTURIAS DEMANDA LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE ZALIA CON GIJÓN Y AVILÉS

Por su parte, la presidenta de la Federación Asturiana de Empresarios (FADE), María Calvo, asegura que “es necesaria la total integración del Principado como nodo logístico del noroeste de España y del Corredor Atlántico” y “los trazados

interiores que conectan con los puertos”. Otro pilar es “convertir la Zona de Actividades Logísticas de Asturias (Zalia) en un enclave de primer orden en el transporte y la distribución, no sólo en los ámbitos regional y nacional, sino también internacional a través de su conexión con el Corredor Atlántico”.

La presidenta de FADE reclama “la conexión ferroviaria de Zalia con los puertos de Gijón y Avilés” y “la construcción de una estación intermodal que permita el trasvase de mercancías entre la carretera y el ferrocarril”. La reciente apertura de la variante de Pajares, por la que ya han comenzado a circular los primeros de trenes de mercancías, es “una avance, pero es sólo una de las piezas, porque la verdadera oportunidad está en la extensión del Corredor Atlántico a todo el cuadrante noroeste, tanto para las empresas del territorio como para las que están instaladas en la meseta”, declara Calvo.

Las empresas cargadoras consultadas por FADE para la elaboración del citado informe consideran que los principales obstáculos del ferrocarril de carga en Asturias son “la falta de infraestructuras logísticas, la mala gestión intermodal y la escasez de frecuencias”. La presidenta de la patronal asturiana subraya que “Asturias necesita este corredor para sobrevivir” y que su desarrollo “haría que disminuyesen en dos tercios los costes que ahora mismo lastran la viabilidad de los motores económicos de la región”.

OPORTUNIDAD DE LEÓN PARA “REDUCIR LA BRECHA CON EL RESTO DE ESPAÑA”

En la misma línea, el presidente de la Federación Leonesa de Empresarios (FELE), Juan María Vallejo, defiende “la total integración de la provincia como nodo logístico del noroeste de España y en el Corredor Atlántico a través de una gestión eficaz y eficiente de la infraestructura”. Asegura que “estamos ante una oportunidad histórica para empezar a reducir la brechas de competitividad que tenemos con el resto del país”. Ejecutados los trabajos, según el informe, “sólo un incremento del 25% de la competitividad de las empresas intensivas de transporte y logística generaría un impacto de 263 millones de euros en el PIB local y más de 1.000 empleos a medio plazo”. En el horizonte de 2040, con el corredor a pleno rendimiento, “el impacto sería de 1.600 millones anuales de PIB y la generación de 6.500 empleos anuales”.