



Hoy, presentación en la sede del Ministerio.

Ábalos ofrece una visión de España moderna, cohesionada y competitiva con el Corredor Atlántico

- El proyecto, una vez esté en servicio, habrá supuesto la inversión de más de 41.000 millones de euros, de los que quedan pendientes de ejecución algo más de 16.000 millones.
- Las Comunidades Autónomas que se verán beneficiadas por el Corredor Atlántico y la conexión con Europa son Galicia, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, País Vasco, Castilla – La Mancha, Madrid y Cantabria.
- Junto al Corredor Mediterráneo, el Atlántico que hoy se ha presentado, responden a una idea de país al servicio de viajeros y mercancías.
- El horizonte a largo plazo es la posibilidad de tránsito desde los puertos de la fachada atlántica hasta el núcleo de Europa, en ancho estándar, por vía electrificada y sin barreras burocráticas ni técnicas.

Madrid, 20 de febrero de 2019 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, ha presentado hoy el Corredor Atlántico en sede ministerial, un proyecto que ofrece una visión de España moderna, cohesionada y competitiva. En el acto también han intervenido el secretario general de Infraestructuras, Javier Izquierdo, y la presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera.

Ábalos ha destacado que cuando todas las actuaciones estén en servicio, tanto para viajeros como para mercancías, la inversión ejecutada en el corredor superará los 41 mil millones de euros. El ministro ha añadido que las actuaciones pendientes de ejecutarse ascienden a 16.872 millones de euros.



Es por ello que, para el ministro, se trata de un auténtico proyecto de Estado ya que beneficia a Galicia, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, País Vasco, Castilla – La Mancha, Madrid y Cantabria. Ábalos ha insistido en que las infraestructuras y el transporte tienen un papel en la política del Gobierno y en la construcción de país.

El ministro ha querido destacar que tanto el Corredor Atlántico como el Mediterráneo, presentado hace meses, responden juntos a una idea de país al servicio de viajeros y mercancías y que no suponen realidades independientes.

Actuaciones en el Corredor Atlántico

Las actuaciones del Corredor Atlántico hoy presentadas modernizarán una red bastante abandonada y que corre el riesgo de quedarse obsoleta, según Ábalos. Son actuaciones de electrificación, de implantación de ERTMS, de duplicación de vías, de aumento de velocidades, de mayor longitud de trenes, de mayor carga por eje... En definitiva, una modernización de la red con una importante componente tecnológica.

Estas inversiones deben traducirse en mejoras efectivas de los servicios logísticos para las empresas del sector industrial y del sector exterior que operan en las comunidades del Corredor. El objetivo es que las empresas puedan tener menores tiempos de tránsito, menores costes, menos incidencias, menos trámites, más fiabilidad para que las mercancías puedan transitar desde los puertos de la fachada atlántica hasta el núcleo de Europa, en ancho estándar, por vía electrificada, sin barreras burocráticas o técnicas.

En definitiva, el Corredor Atlántico debe contribuir a la competitividad de la economía productiva del oeste español y de esa manera, proporcionar mayores posibilidades de empleo y empleo de calidad.

Este proyecto, para Ábalos, también afecta a la estructura del país, ya que, en las últimas décadas, el peso demográfico y económico en España ha tendido a gravitar algo más hacia el Mediterráneo y Madrid que hacia el oeste peninsular.



En ese sentido, las actuaciones del Corredor Atlántico que hoy se han presentado, tienen una vocación de compensar desequilibrios, de recuperar retrasos y de explotar las capacidades, como la tradición industrial, la laboriosidad o el emprendimiento característicos de la España atlántica.

Integración

Finalmente, el ministro ha resaltado el valor del Corredor Atlántico como infraestructura para integrarse en Europa y en el mundo. Para unir e integrar un espacio europeo abierto e interoperable. Para diluir barreras a través de itinerarios transnacionales y una progresiva convergencia de los estándares técnicos.

Asimismo, ha reivindicado la visión fundamental de la Red Transeuropea de Transporte y de sus corredores, que es unir, integrar y no separar. Es por eso que el responsable del Departamento ha anunciado que se va a trabajar para que las inversiones anunciadas hoy, tengan continuidad en nuestros vecinos Francia y Portugal.

Retos para el Corredor Atlántico

Ábalos ha señalado que con esta presentación de hoy se cumple un compromiso, pero no se culmina una tarea, por eso ha enumerado algunos de los próximos retos para el Corredor Atlántico:

- Culminación del proceso para la aprobación de la inclusión de los nuevos itinerarios de la Red Básica europea en el Corredor Atlántico.
- Revisión en 2023 del Reglamento de Orientaciones en el que se podrá redefinir la Red Básica y la Red Global.
- Mejora de los procesos de planificación y ejecución de las infraestructuras en beneficio del interés público, impulsando los trabajos para aprobar la Estrategia indicativa de la infraestructura ferroviaria, que ya debería estar aprobada desde 2016, según la Ley del Sector Ferroviario. Esta estrategia debería impedir, con criterios técnicos, que se incurran en errores de planificación o de programación incoherentes de las actuaciones como en ocasiones ha sucedido en el pasado.



Nota de prensa

- Trabajar para forjar una postura de consenso en España que nos permita transmitir a cada uno de nosotros en todos los foros en los que tengamos ocasión un mensaje unánime sobre la necesidad de crear un Corredor realmente transeuropeo, que tenga continuidad más allá de nuestras fronteras. Es decir, que nos permita presionar en la UE para que haya una continuidad en Francia y en Portugal y que se cumpla el propósito fundamental de los corredores transeuropeos.
- Mejorar la complementariedad entre el sector público y el sector privado en el corredor. Al sector público le corresponde la adecuada planificación y creación de infraestructura. También generar el marco normativo e institucional que facilite la participación de la iniciativa privada. En ese sentido, los modelos de gestión de las terminales portuarias y ferroviarias impulsan su participación. También la liberalización ferroviaria. A los empresarios les corresponde crear la actividad económica que les de uso y que nos empuje a las administraciones a mejorarlas aún más.

En definitiva, para Ábalos el principal reto para el Corredor Atlántico es operar en un entorno de responsabilidad y estabilidad institucional. Siendo esencial para culminar un proyecto de largo plazo y de gran importe como es este, no solo para que se puedan disponer de los fondos para materializar las actuaciones, sino para que se puedan articular los consensos necesarios para impulsarlas.