



Declaración común de CCOO de Asturias, Castilla y León y Galicia. 26 de noviembre de 2018. Ponferrada

La no inclusión de la región noroeste en la planificación de la Red Trans-europea de Transporte de Ferrocarril supondría que nuestras regiones serían excluidas del sistema circulatorio de la economía y el mercado único europeo. El carácter periférico, tanto en el ámbito europeo como nacional pone de manifiesto la necesidad de fomentar todas aquellas medidas que interconecten a nuestra ciudadanía con el proyecto común de cohesión que representa la Unión Europea.

En este sentido, partimos de que la puesta en marcha de estos corredores que se efectuará bajo la supervisión y coordinación europea, conformará un nuevo modelo de Red caracterizada por formar un entramado en el que se priorizan la intermodalidad, la eficiencia económica y la sostenibilidad ambiental.

La red global, por fin, ha de servir de garante del principio de cohesión territorial y social, permitiendo el acceso a todas las regiones de la Unión Europea.

La Comisión Europea propuso nueve corredores, de los que dos afectan directamente a España. Uno es el corredor mediterráneo, que transcurre en España desde Figueras hasta Algeciras y Sevilla. Otro, Lisboa-Estrasburgo, que en España se denomina Atlántico, vertebrando el oeste español desde la frontera portuguesa hasta Irún.

Al mismo tiempo, la Comisión recoge específicamente lo que se denomina “otras secciones” anexas a la red básica, refiriéndose a las conexiones con Galicia y Asturias, al tramo Valencia-Bilbao (que recibe el nombre de corredor cantábrico-mediterráneo) y también al tramo Madrid-Valencia (atlántico-mediterráneo). De este modo, en España, la configuración final de la red quedaría determinada por una malla con cinco corredores multimodales (mediterráneo, central, atlántico, cantábrico-mediterráneo e atlántico-mediterráneo) conectados entre sí, y con algunos tramos compartidos.

Queda pendiente, no obstante, la aprobación definitiva y la ratificación por el Consejo de Ministros y por el Parlamento Europeo, en el plazo de un año, a partir del 5 de junio de 2018 (debería serlo antes de la disolución del Parlamento Europeo). Esta aprobación, sin embargo, no garantiza su inclusión en la fase final del Marco Financiero Plurianual 2021-2027 (Conecta Europa). **CCOO de Galicia, Asturias y Castilla León considera imprescindible su inclusión y aprobación definitiva**, ya que, al contrario, quedaríamos aislados y fuera de estas redes de carácter europeo.

El sistema ferroviario actual de la región noroeste, tanto en infraestructuras como en capacidades y prestación de servicio, se corresponde con un proyecto del siglo XIX que se culminó con dificultades a lo largo del siglo XX. Este retraso histórico carece de una actualización relevante, y es el elemento central de la manifiesta ineficiencia del ferrocarril de hoy.



La mayor parte de las mercancías y pasajeros de la región son transportados por otros medios, resultando especialmente grave en el caso de las mercancías, pues sus tráficos tradicionales han sido desplazados casi en su totalidad al transporte por carretera.

En la actualidad, existe un desequilibrio modal muy notable en beneficio del transporte de mercancías por carretera. Aproximadamente el 50% del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y Europa transcurre por la fachada atlántica, pero sólo el 1% del mismo se realiza por ferrocarril y el 16% por mar, resultando que el 83% es absorbido por carretera, provocando la conocida saturación de las infraestructuras viarias.

En las últimas décadas el ferrocarril perdió cuota de mercado, incluidos aquellos negocios tradicionalmente vinculados a este modo de transporte. Una de las características que provocan un mayor interés de este modelo en red de las infraestructuras del transporte de la UE es la apuesta clara por el modo ferroviario, elemento fundamental para ganar en eficiencia económica y respecto medioambiental. Sin embargo, somos conscientes que esta reivindicación está siendo distorsionada por la relevancia singular de la construcción de las líneas de alta velocidad ferroviaria, mucho más “transcendente” desde el cortoplacismo político que cuenta, además, con innumerables apoyos mediáticos, pero con menor impacto en la dinamización y desarrollo económico, territorial, social y medioambiental que un modelo basado en el transporte intermodal de mercancías y la actividad logística.

En la actualidad, los condicionantes ambientales, la superación de cuellos de botella, como el existente entre Irún y Dax (por poner solo un ejemplo) y la mejora de la eficiencia económica, nos abocan a un cambio de modelo, cuya construcción deberá estar basado en los conceptos de la intermodalidad, si hablamos del transporte y de la integración, cuando hablamos de las infraestructuras. Y es en este nuevo escenario, donde el ferrocarril encuentra sus principales ventajas

Para Galicia, Asturias y Castilla León, como para cualquier otra parte del mundo, es necesario comenzar por establecer como inexcusable la presencia del ferrocarril en su sistema de transportes, dadas sus características específicas, como es el volumen de mercancías y pasajeros transportable por unidad operativa, su limitada incidencia ambiental en comparación con otros medios de transporte, incluyendo la fase de construcción o dotación de infraestructuras, su adaptabilidad a los mapas urbanos e industriales y, por último, el hecho de que, como ya venimos señalando, el ferrocarril es la única modalidad de transporte terrestre que posibilita la conexión con el naval y carretero, mediante la integración más eficiente de puertos y terminales logísticas, amplificando de una forma notable la eficiencia del conjunto.

Desde CCOO apelamos a que la necesaria conexión y coordinación del Corredor Atlántico de Ferrocarril y el desarrollo de Autopistas del Mar configuren para su desarrollo una alianza estratégica entre las instituciones y la sociedad. Resulta necesario, en consecuencia, evitar la inexistencia de relaciones institucionales entre los puertos, RENFE y ADIF; también evitar la rigidez de los convenios existentes y superar la dicotomía existente entre unas instituciones bastante ajenas a la problemática actual y de futuro.



La notoria falta de planificación acentúa el déficit actual de cohesión territorial, hay que ponerle remedio a través de un completo programa de modernización ferroviaria que incluya todas las manifestaciones del servicio, desde su prestación con medios convencionales, hasta las tecnologías más avanzadas, lo que constituye para nuestras organizaciones una reivindicación irrenunciable.

Por otro lado, es necesario un compromiso activo tanto del Gobierno de la Nación como del de las Comunidades Autónomas, a las que se refiere la presente declaración, compromiso que tiene que verse, no sólo en declaraciones públicas, más o menos grandilocuentes, sino, principalmente, en la inmediata presentación de proyectos concretos de ampliación y mejora de la red ferroviaria del cuadrante noroccidental de la península y de la construcción y puesta en marcha de las correspondientes instalaciones logísticas que proporcionen los servicios auxiliares a este nuevo modelo de transporte.

En este sentido, exigimos la finalización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares en el año 2020 y su puesta en servicio en el 2021. Sin abandonar la necesaria adecuación del tramo Pola de Lena-Gijón a los requerimientos de interoperabilidad, para mejorar los tiempos de recorrido en el itinerario Madrid-Asturias no solamente en el transporte de viajeros, también en las mercancías por ferrocarril que permita la conexión con el puerto nodal de Gijón con la meseta norte.

Somos conscientes además, que estas actuaciones no se circunscriben a una reivindicación de carácter más o menos local, más al contrario, supone una respuesta necesaria y acertada para una ganancia neta en capacidad y eficiencia del conjunto del corredor atlántico y que tienen que ser acompañadas por actuaciones en el conjunto de las regiones colindantes, al este (Cantabria y Euskadi), al sur (Madrid, Extremadura y Andalucía) y al oeste nuestros vecinos portugueses.

Siendo objeto de la presente declaración común explicar nuestra posición en lo referente a la conexión intermodal de nuestra región con el Corredor Atlántico, queremos explicitar la necesidad de avanzar conjuntamente con nuestras respectivas administraciones y ampliar la planificación común de aspectos relativos a estrategia industrial y política energética. Aspectos, estos, que como todo lo relativo a la logística, es imprescindible dotarlos de elementos de planificación conjunta que den respuesta a los procesos de transformación global.

Desde las CCOO de Asturias, Castilla-León y Galicia, demandamos de nuestras respectivas administraciones la necesidad de una urgente convocatoria de una **cumbre del noroeste peninsular**, en el ámbito de la macrorregión europea, con las organizaciones sindicales representativas y las organizaciones empresariales para poner en común todo lo relativo a necesidades en materia de infraestructuras y planificación estratégica de futuro.

Ponferrada, 26 de noviembre de 2018.