

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ALEXANDRA FERNÁNDEZ GÓMEZ, *Diputada del GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA*, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita **respuesta por ESCRITO relativa a la información del Ministerio de Fomento sobre los plazos para la inclusión de nuevos Corredores en la Red Transeuropea de Transporte.**

El diseño que ha elaborado el Ministerio de Fomento del mapa de las futuras conexiones ferroviarias de mercancías con Europa, privilegia en primer lugar al Corredor Mediterráneo, y en segundo término al Corredor Atlántico, ambos pertenecen a la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). En siguiente término estaría el Corredor Central. En definitiva, serán las tres principales redes de transporte tanto de viajeros como de mercancías del estado español con el resto del continente europeo.

Esta planificación de rutas de mercancías con Europa deja fuera de las principales redes de transporte a todo el noroeste peninsular, que deja desde Porto hasta Bilbao un desierto de conexiones con Europa. Si observamos el mapa del Corredor Atlántico vemos cómo sólo los puertos portugueses participan de este y donde la fachada atlántica gallega queda completamente desconectada, tanto del corredor atlántico como del propio eje atlántico que conecta con Portugal. Lo mismo sucede con toda la cordillera cantábrica hasta Euskadi.

Se evidencia por tanto que el llamado corredor Atlántico tiene como objetivo la conexión con los puertos portugueses y no una auténtica conexión del arco atlántico. Se abandona así la posibilidad de conectar áreas tan importantes como Vigo, Coruña, Ferrol, Xixón,... ya no sólo hacia centro Europa sino que pudiesen operar para la interconectividad de toda la cornisa atlántica.

Resulta evidente el malestar por esta desconexión absoluta en el diseño del Corredor Atlántico, que ha obligado a los gobiernos autonómicos como el gallego, el asturiano o el castellano-leonés a pedir la inclusión en el Corredor atlántico como si fuese un subcorredor que se enlazaría de forma radial como bien sabe el Ministerio de Fomento.

Desde En Marea, compartimos la denuncia de la exclusión de los itinerarios del Noroeste, y compartimos la necesidad de que se integre en las futuras redes europeas del transporte, aunque consideramos que la opción radial frente a la conexión lineal Atlántico-Cantábrico iría en detrimento de los intereses de Galicia, Asturias y Cantabria.

Aun no estando de acuerdo con la propuesta de la Xunta nos preocupan las confusas informaciones transmitidas por el Ministerio de Fomento, quien indicó que ya no se va a llevar a cabo la revisión de los corredores Transeuropeos en el próximo año 2018. Según las noticias, habrá que esperar hasta el año 2027 para abrir la negociación de nuevos corredores o rutas de la Red Transeuropea. Parece ser que las negociaciones para esta materia se darán dentro de seis años y habrá que esperar cuatro años más para la respuesta de la UE.

La incorporación de nuevos corredores a la Red Básica podría llevarse a cabo en la negociación de la revisión del Reglamento RTE-T (Red Transeuropea de Transportes) prevista para 2023, que culminará en 2027, es lo que se recoge en una nota de prensa del Ministerio de Fomento.

Una nueva información que se contradice con la manifestada hace unos meses cuando el Ministro hablaba de 2018 como el periodo para abrir otra negociación. Se apuntaba a la apertura en 2018 de una negociación para un nuevo reglamento.

Poco tiempo después, el Ministerio se desdice y sitúa la fecha para que arranque una nueva negociación en el año 2013, para finalmente adoptar una decisión en 2027. Con lo cual, Galicia y el resto del Noroeste queda fuera del próximo programa plurianual de la UE, el correspondiente al periodo 2012-2027.

Lo cierto es que la información de Fomento es totalmente confusa, máxima cuando señala que defenderá la inclusión del ramal cantábrico de carreteras en el Corredor Atlántico para que se incluya en la financiación del siguiente periodo de programación europeo, el del 2021-2027. Nada sobre el necesario tren de mercancías.

A la luz del nuevo giro del Ministerio de Fomento, y lejos de la propaganda a la que nos tiene acostumbradas cuando viaja a Galicia a verse con el Presidente de la Xunta, es evidente que para Fomento el Noroeste no constituye ninguna prioridad. Es más, mucho nos tememos que su estrategia pase por dejarlo morir, fuera de las redes de transporte europeas y lejos de una competitividad que perderá durante muchos años.

Por todo lo expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

¿Se ha enterado el Ministerio de Fomento ahora de que las negociaciones para la revisión de nuevos corredores o rutas de la Red Transeuropea de Transporte se van a producir en el año 2013 para que se culminen en el 2027? ¿De ser así, cómo es posible que un Gobierno de un estado que forma parte de la UE desde hace mucho tiempo no cuente con la adecuada información sobre cuestiones de máxima importancia como la mencionada?

Entonces, ¿No es cierta la información del Ministro de Fomento de hace unos meses de que sería el próximo año 2018 cuanto se podrían abordar nuevos corredores? ¿Desconocía el Ministerio las planificaciones de programas de la UE, o quizás trató de

tranquilizar a territorios como Galicia, Asturias y Castilla-León que llevan tiempo criticando duramente la exclusión de itinerarios del Noroeste de los Corredores de la Red Transeuropea del Transporte?

¿Por qué el Ministerio informa a estas alturas de dicha planificación?

¿En serio considera adecuado que la franja Cantábrica quede excluida de la próxima programación plurianual de la Red Transeuropea de Transporte? ¿Cómo se explica que puertos como Vigo, A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Gijón sean marginados de las principales redes de transporte europeos y condenados a no tener un futuro competitivo?

¿Es consciente el Gobierno de la importancia económica e industrial del Corredor del Cantábrico? ¿Es consciente de la importancia que el tren de mercancías tiene para el impulso y la competitividad de los puertos?

¿Puede explicar el anuncio realizado desde el Ministerio de que defenderá la inclusión del ramal cantábrico de carreteras en el Corredor Atlántico para que se incluya en la financiación del siguiente periodo de programación europeo, el del 2021-2027? ¿No ha indicado que no caben negociaciones hasta el 2013? ¿Podría aclarar este aspecto? De ser así, ¿Por qué no defender la inclusión del tren de mercancías cuando sabe de la importancia que tendría poder contar con financiación europea para acometer su mejora, como la electrificación?

Dada la mala noticia que la exclusión de los principales puertos de Galicia supone de las redes transeuropeas de transporte, ¿Qué contrapartida prevé el Gobierno? ¿Va a aprobar mejoras integrales para el tren de mercancías de FEVE desde Ferrolterra, pasando por A Mariña y hasta Asturias, en lugar de desmantelarlo como está haciendo en la actualidad? ¿Va a impulsar por fin las conexiones ferroviarias de los Puertos Exteriores? ¿Qué medidas va a adoptar el Gobierno para potenciar las conexiones ferroviarias de los puertos de interés general del estado?

¿A qué se debe la marginación de los itinerarios del Noroeste en la estrategia de transporte del Ministerio de Fomento? ¿Por qué razón no figuran en los principales planes de Fomento cuando cuentan con un peso económico importante?

¿Va el Ministro a comparecer en el Congreso para informar debidamente, con claridad y transparencia, sobre todas estas cuestiones?

21 de noviembre de 2017.

Alexandra Fernández Gómez



Diputada Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea