



Sarbelio Fernández, Enrique Cabero, María González Corral, Juan Antonio Marín, Mercedes Vaquera, Agustín Hernández y Emilia Málaga ayer, en el Club de Prensa de EL MUNDO DE CASTILLA Y LEÓN. J. M. LOSTAU

Los CES de cinco autonomías demandan un comisionado que impulse el Corredor Atlántico

Los consejos de Castilla y León, Extremadura, Andalucía, Galicia y País Vasco alertan de que es una infraestructura urgente y necesaria: «El dinero está ahí con los fondos europeos y no podemos perder esta oportunidad histórica»

SANTIAGO G. DEL CAMPO VALLADOLID «Cinco acentos distintos y mucho sentido común». Con estas palabras la consejera de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, María González Corral, resumió ayer el encuentro de los presidentes de los Consejos Económicos y Sociales (CES) de cinco comunidades autónomas, decididos a promover la construcción del Corredor Atlántico. Fueron los de Castilla y León, Extremadura, Andalucía, Galicia y País Vasco los que unieron sus voces para demandar al Gobierno central la creación de un comisionado que impulse la infraestructura.

Los cinco aprovecharon el marco del Club de Prensa de EL MUNDO DE CASTILLA Y LEÓN, con el título *Corredor Atlántico: Un proyecto común*, celebrado en el AC Hotel Palacio de Santa Ana de Arroyo de la Encomienda, para poner de manifiesto la urgencia de una infraes-

tructura que acumula retrasos y que es tan necesaria para la vertebración del transporte ferroviario como el Corredor Mediterráneo.

En su broche final al encuentro, la consejera aseguró que el Ejecutivo autonómico demanda «continuamente» al Gobierno Central la puesta en servicio de la línea ferroviaria de la Vía de la Plata, y criticó los Presupuestos Generales de Estado porque «no han dado respuesta al proyecto del Corredor Atlántico». Por eso demandó que se desarrolle con el mismo impulso que el Corredor Mediterráneo y advirtió: «Estamos ante una oportunidad histórica y no podemos desaprovecharla», puesto que los fondos «están ahí».

En concreto, mencionó los 6.667 millones de euros del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado con los fondos 'Next Generation', «de los que 2.987,6 están destinados a los corredores Atlántico y Mediterrá-

neo», y también los fondos CEF para el periodo 2021-2027, con una dotación de 25.800 millones para el sector del transporte. Aseguró que esos fondos pueden complementar la cuantía anunciada por el Gobierno de España, «que estima una inversión de 24.400 millones en estrategia ferroviaria».

Enrique Cabero, presidente del Consejo Económico y Social de Castilla y León –institución impulsora del encuentro–, destacó la importancia del Corredor Atlántico como proyecto común, «uno de los más importantes proyectos de Estado y de Unión Europea», que sirve para vertebrar la península, y que impulsará «de manera decisiva» la transformación del modelo económico y productivo y la sostenibilidad ambiental, entre otros beneficios para toda la sociedad.

Por su parte el presidente del CES de Galicia, Agustín Hernández Fernández de Rojas, mostró su

extrañeza por el hecho de que todas las administraciones, instituciones y entidades implicadas están de acuerdo en la necesidad de desarrollar el Corredor Atlántico y, sin embargo, acumula retraso tras retraso. Para ilustrarlo puso un ejemplo: «En 2009, con un Gobierno socialista en España y en Galicia otro del Partido Popular, fueron capaces de sellar el Pacto del Obradoiro que hizo realidad la Alta Velocidad hasta Orense y en su día llegará al resto de capitales de Galicia. Fueron capaces de poner los intereses generales por encima de otras cuestiones. Eso debería ocurrir también ahora», aseveró.

De la misma opinión se mostró el presidente del CES y ex vicepresidente de Andalucía, Juan Antonio Marín: «Desde todas las entidades, desde los CES y desde todos los ámbitos de la sociedad civil hay que trasladar al Gobierno la necesidad de ejecutar este proyecto»,

apuntó. «Porque es un proyecto de país, que tiene financiación y toca hacerlo realidad. Es una necesidad imperiosa ponerlo en la agenda».

También destacó que el Corredor Atlántico ayudará a conseguir la consecución de ese compromiso de todos los países de la Unión Europea de reducir, antes de 2050, el 60% de CO₂, con una menor dependencia de los derivados del petróleo. «Para un futuro sostenible, tenemos que tenerlo presente para hablar de la movilidad del ferrocarril».

«Hay mucho consenso, pero consenso, consenso, tampoco», advirtió, por otro lado, la presidenta del CES del País Vasco, Emilia Málaga. «Hay opiniones y hay actitudes que históricamente han sido contrarias a esto», subrayó. «Y en un momento dado no se han opuesto pero en otros momentos no han remado a favor».

Se refería Málaga a otros países de la Unión Europea, en particular la vecina Francia, puesto que si no

ENRIQUE CABERO PRESIDENTE DEL CES DE CASTILLA Y LEÓN
«Debemos ser más reivindicativos que nunca con el proyecto y conseguir un pacto de Estado»


Enrique Cabero. J. M. LOSTAU

«Una infraestructura así impulsa el cambio del modelo económico y social»

S. G. C. VALLADOLID
La creación de la figura del comisionado para impulsar el Corredor Atlántico, y también la consecución de un pacto de Estado entre todas las fuerzas políticas sobre la materia, fueron algunas de las principales reivindicaciones del presidente del CES de Castilla y León, Enrique Cabero.

«Hablamos del Corredor Atlántico como proyecto común porque estamos ante uno de los más importantes proyectos de Estado y de Unión Europea que están ahora en fase de diseño, impulso y puesta en marcha», explicó. «Un proyecto que vertebrará la península ibérica, que la conecta con resto de la Unión Europea, importa de manera decisiva a la sociedad, al desarrollo, e impulsa la transformación del modelo económico y productivo, digital, verde, de cara a la contención del cambio climático y reducción de la huella carbona».

Todos esos objetivos propician que este «proyecto común» sea «vital para nuestras sociedades», añadió Cabero. «Por eso los CES aquí representados decidimos hace ya tiempo trabajar juntos, generar una propuesta para solicitar de una manera fundada al Gobierno de España, a los gobiernos autonómicos, a los gobiernos de otros estados de la unión y a las instituciones europeas que se convierta en realidad lo antes posible este proyecto de Corredor Atlántico».

Según explicó el presidente del CES de Castilla y León, la península

ibérica se articula en dos corredores, el Atlántico y el Mediterráneo, que son «proyectos complementarios».

Constituye un impulso a la transformación del sistema económico y productivo «porque estamos hablando de modificar el transporte», subrayó Cabero. «Es sorprendente cómo el transporte de mercancías por ferrocarril en España es uno de los más bajos de la Unión Europea. Estamos a la cola, cuando reduce costes, acelera la comunicación y reduce la contaminación». Desde el punto de vista de la eficiencia energética y medioambiental «es el mejor sistema de los que se han incorporado históricamente y además facilita la transformación digital», precisó.

Por otro lado, el transporte de mercancías «es un elemento vertebrador del territorio. Permite un desarrollo en malla de la actividad económica, empresarial y social, y por tanto supone un impulso para la mejora del reto demográfico y la apertura de nuevas oportunidades».

La posición «estratégica» de España, de la península ibérica en su conjunto, como «verdadera fachada atlántica» hace que este proyecto «tenga aún más peso», matizó. «La propia reordenación de la globalización en nuevas infraestructuras y rutas, como la apertura del nuevo Canal de Panamá o la conexión cada vez más amplia y frecuente con África, hacen de la fachada atlántica un lugar idóneo pa-

ra la recepción y la emisión de mercancías, y por tanto para el fomento de la actividad empresarial, económica y el empleo de calidad».

Además, apuntó Cabero, el Corredor Atlántico «nos puede permitir no solo el transporte de mercancías, sino la conectividad de personas, con una actividad muy importante para nuestro país como es el turismo, que son los viajes, el mayor conocimiento de nuestras realidades sociales y culturales».

Cabero puso de manifiesto la importancia de los CES como «instituciones basadas en la democracia y la participación, también en la emisión

técnica de informes», instituciones que son «un elemento muy relevante para relanzar este proyecto», por lo que «venimos trabajando desde hace tiempo, hemos fijado un documento consensado con los consejos franceses, que muy próximamente se dará a conocer», anunció.

«Necesitamos que sea la sociedad civil la que se implique plenamente junto con el CES», explicó. «Naturalmente los gobiernos, que son los que tienen las competencias en la materia, para conseguir que el Corredor Atlántico sea una realidad de la manera más inmediata. No estamos hablando de una entelequia, sino todo lo contrario, de uno de los proyectos estratégicos comunes, más importantes que tenemos sobre la mesa».

Por eso, remarcó, «este es el momento», puesto que «ahora puede haber fondos con el respaldo de Europa», y advirtió que para su desarrollo «es básica la relación con Portugal», un país con el que «históricamente ha habido mucha menos relación de la que debería haber habido».

«Tenemos que ser conscientes de la relación internacional, europea, de esta vertebración y fijación de territorio, y debemos ser más reivindicativos que nunca», aseveró. Por otro lado, se mostró partidario de que haya «un pacto de Estado en esta materia, pues es un proyecto a largo plazo que corrige desequilibrios y desigualdades».

aplica el mismo ritmo en ejecutar la infraestructura en su territorio el corredor «se quedará en Hendaya».

A todo ello se suma que «vivimos donde vivimos». Se refería a que «si cogemos toda España a nivel poblacional hay un desequilibrio, y por eso a veces se mira en un lugar u otro». Y «cuando los proyectos se limitan al ámbito económico, la sociedad no está tan movilizada para llevarlo adelante. A veces no acertamos con el enfoque», aseguró.

Málaga se mostró convencida de que en España «tenemos un problema gordo», porque al final «la Unión Europea ha disminuido por el oeste, y está creciendo por el Este. De esa manera, si ya éramos la periferia, y ahora vamos a ser la periferia de la periferia, eso es inasumible».

La presidenta del CES de Extremadura, Mercedes Vaquera, puso en valor un proyecto «bonito, en el que se ha trabajado mucho, y del que tenemos el cómo, el cuánto y el por qué». También defendió la puesta en marcha de la Vía de la Plata, que posibilitaría un ahorro de 36.800 euros por trayecto y por convoy entre Andalucía y el norte peninsular. «Tenemos calculado que el coste de habilitar la ruta desde Sevilla hasta Salamanca sería de 970 millones de euros, un presupuesto que para la UE no es nada», concluyó.

AGUSTÍN HERNÁNDEZ PRESIDENTE DEL CES DE GALICIA
«La inclusión de conexiones con los puertos es vital para el proyecto»


Agustín Hernández. J. M. LOSTAU

S. G. C. VALLADOLID
El presidente del CES de Galicia, Agustín Hernández Fernández de Rojas, puso de manifiesto que la conveniencia del Corredor Atlántico «genera absoluta unanimidad, nadie lo cuestiona», y por ello la institución ha realizado diferentes acuerdos con empresarios, sindicatos, sobre la conveniencia de incrementar en transporte de mercancías y los corredores.

Señaló la importancia del foro constituido con la participación de Portugal y los CES de la cornisa francesa para potenciar las conexiones ferroviarias, y anunció que el documento alcanzado «tendrá visibilidad pública el próximo viernes con una reunión en Santiago de Compostela».

Hernández advirtió sobre el «pecado original» con el que nació el primer proyecto de Corredor Atlántico: «Se obviaban las conexiones con los principales puertos del noroeste, y aquello obligó a un posicionamiento claro por parte de los gobiernos autonómicos de Asturias, Castilla y Le-

ón y de Galicia para que se contemple esas conexiones».

Ahora, «hay un Corredor Atlántico definido y un Corredor Mediterráneo, y desde los CES pretendemos que el Gobierno no se olvide, que potencie y apueste claramente por el transporte ferroviario de mercancías». Lamentó que «la realidad» del transporte de mercancías por ferrocarril en España sea «absolutamente residual». «Somos el tercer país por la cola de Europa. Tenemos una cuota modal del transporte de mercancías del 5%. Solo Irlanda y Grecia tienen menos cuota».

«Tenemos una red que se desarrolló muy pronto. A principios del siglo XX España tenía 11.000 kilómetros de vías de tren, y ahora tenemos 15.500 y han pasado ciento y pico años», explicó. «Se ha dejado envejecer y no se ha impulsado suficientemente. Requiere un impulso».

En comparación con el Corredor Mediterráneo, el Atlántico tiene «menos población, menos PIB, y tenemos

posibilidad de que se nos 'maltrate' en relación a zonas con más población, más PIB y más mercancías».

«Por eso es necesario foros como el de hoy», manifestó Hernández. Porque hace falta «un impulso político», y «para mantener una presión constante para que sea un proyecto de país, y se interiorice que no hay dos corredores independientes, sino dos corredores necesarios y complementarios, igual que una persona necesita dos piernas».

«También hay que reflexionar sobre el transporte por carretera, sobre el coste, los peajes, todo lo que tenga que ver con transporte de mercancías y tener claro que España se enfrenta a una oportunidad», ocasión que viene de «fondos europeos que obligan a un cambio estructural».

Pese a esa «unanimidad» los datos «son tercos», subrayó Hernández: «No se incrementa el tráfico de mercancías por ferrocarril, y no se impulsa el corredor Atlántico, y tampoco el Mediterráneo, aunque

«El transporte por tren de mercancías es del 5%, solo por encima de Irlanda y Grecia»

algo más este último. Son necesarias medidas estructurales por parte del Gobierno de España».

Y es que, apuntó el presidente del CES de Galicia, «no es aceptable que exista un comisionado para el Corredor Atlántico y no para el Atlántico. El proyecto que no se realiza es el que no empieza, y un comisionado tiene la labor que impulsar el proyecto». Por eso es necesario «una dotación presupuestaria y unos plazos claros».

JUAN MARÍN PRESIDENTE DEL CES DE ANDALUCÍA

«En 2030 debía estar la red básica y parece que ni en 2050 se cumplirá»

S. G. C. VALLADOLID

El presidente del CES y ex vicepresidente de Andalucía, Juan Antonio Marín, lamentó los continuos retrasos del Corredor Atlántico: «Se había establecido un plazo para la red básica, que tenía que estar lista en 2030. Luego se amplió el plazo hasta el 2040, pero el objetivo de la red global en 2050 parece que tampoco se va a cumplir, y eso que hay 33.000 millones de euros de financiación», lamentó.

«Para que nos hagamos una idea de la importancia de los corredores Atlántico y Mediterráneo hay que ver una cifra que nos pone de manifiesto esa relevancia: la entrada de mercancías en los puertos de Europa por ferrocarril ronda el 20% de media; en España está entre el 5% y el 7% en algún puerto. Sin embargo, en Andalucía estamos en el 2,5%, y eso aun con un puerto tan importante como el de Algeciras», manifestó.

Marín ejemplificó los retrasos en una anécdota de hace décadas: «Ya dijo Felipe González que para que el Corredor Mediterráneo llegara a Algeciras, debía haber empezado en Algeciras, pero se quedó en los Pirineos», recordó.

«Ahora pasa lo mismo con el corredor Atlántico», manifestó, antes de destacar la importancia de ambos corredores no solo para las mercancías, sino también para el



Juan Marín. J. M. LOSTAU

«El Corredor ayudará a lograr la reducción del 60% de CO₂»

turismo, tan importante para Andalucía. También destacó el compromiso de todos los países de la UE de reducir, antes de 2050, el 60% de CO₂, con una menor dependencia de los derivados del petróleo. «Para un futuro sostenible, tenemos que tenerlo presente para hablar de la movilidad del ferrocarril», matizó.

«Estamos ante un cambio hacia la movilidad sostenible», recordó. De eso se trata. En Almería salen 1.500 camiones hacia Europa, y ni el 1% de las mercancías andaluzas sale por ferrocarril. «¿Cómo vamos a hablar de la reducción de CO₂ cuando estamos prácticamente cruzados de brazos ante lo que nos viene en el futuro?», apuntó.

Marín puso en valor el acuerdo con los CES franceses aprobado el 28 de noviembre en Bilbao, y que se va a notificar finalmente el 7 de marzo en Sevilla: «Ahí están reflejadas todas esas obras que planteamos al Gobierno de la UE para que lo impulse».

«Es importante que no olvidemos que el tráfico de mercancías es un problema de emisión de CO₂, más del 85% se produce por carretera, pero no podemos olvidar el turismo. En Andalucía el turismo representa más del 13% de PIB y el mantenimiento de 457.000 empleos. Solo el 13% de esos turistas han podido venir en tren», expuso. «Eso pasa cuando se tarda mucho menos en ir en coche, por los rodeos en las conexiones del tren».

Destacó además la conveniencia de mejorar las infraestructuras y conexiones portuarias: «Encima de la mesa está el asunto del hidrógeno verde, y que algunos puertos sean puertos de entrada y salida de este nuevo tipo de energía».

Por eso «se ha hecho mucho: tenemos los proyectos, tenemos el consenso. Ahora toca ponerlo en la agenda de los gobiernos» dijo. «En los CES estamos trabajando con toda la sociedad civil. El Gobierno de España debe ser consciente de que este tipo de infraestructura es urgente para conseguir esa pretendida competencia de España en Europa».

EMILIA MÁLAGA PRESIDENTA DEL CES DEL PAÍS VASCO

«No debemos convertirnos en la periferia de la periferia»

S. G. C. VALLADOLID

La presidenta del CES del País Vasco, Emilia Málaga, alertó del crecimiento de la Unión Europea que se está produciendo por el este y no por el oeste: «No podemos asumir convertirnos en la periferia de la periferia», aseveró. También hizo un ejercicio de realismo al poner de manifiesto que mientras la vecina Francia «no reme en la misma dirección», el corredor se retrasará irremediamente. «En Francia se ha empezado el proyecto de ejecutar el corredor hasta Toulouse, pero la parte que nos interesa, la conexión con Hendaya, se estima que no comenzará hasta 2037. Hasta que no esté esa conexión se podrá hablar de corredor ibérico, pero no de Corredor Atlántico», lamentó.

Málaga comenzó su intervención con un primer «aterriaje en el realismo»: «Ayer en Burgos nos tuvo el tren parados por problemas en el cambio de eje del tren. La mitad estaba en un ancho de vía y la mitad en otro. Yo había decidido no ir en coche, decidí venir en tren y me he tenido que arrepentir. Eso refleja la situación en la que estamos».

Quiso «ampliar» el título del encuentro para afirmar que no solo se trata de un proyecto común, «sino de una reflexión común». Puso en antecedentes a los asistentes al foro y relató que el inicio de la colaboración de los CES tiene



Emilia Málaga. JAVIER BARB

«Es esencial que los franceses ejecuten su parte del Corredor»

sus raíces en el año 2002, para impulsar el turismo. «Nos dimos cuenta de que eso superaba el espacio del País Vasco, que necesitábamos a otros, así se nació la Red Transnacional Atlántica (RTA) y empezamos a trabajar».

El CES vasco decidió iniciar una colaboración con el CES de Aquitania (allí se llaman CESER), una región que, como todas las de Francia, no tienen tantas competencias como las comunidades autónomas de España.

«Aunque ha sido un trabajo productivo, han pasado dos cosas: La estrategia atlántica comienza a estar superada, hay una declaración para crear una macrorregión atlántica, y el seguimiento de

la estrategia se quedaba limitada y nos dimos cuenta de que los intereses de la fachada atlántica no se quedan ahí, van mucho más allá, y por eso se incorporaron el CES de Andalucía y Extremadura al RTA», explicó.

«Costó mucho porque había falta de interés por parte de ciertos CES franceses. Este estudio pensábamos que lo habíamos hecho en Bilbao pero lo haremos en Sevilla por problemas desde el lado francés», añadió. Y es que «tenemos que tener una visión de dron, y si hablamos de Corredor Atlántico necesitamos no solo que en España se ejecute sino que los franceses ejecuten», advirtió.

«Incluso a nivel nacional tenemos que tener esa visión más de dron con dos países, España y Francia». En cuanto al proyecto desde Toulouse a Hendaya, «no ponen fecha para esta parte que nos interesa, pero el Tribunal Europeo manifestó que estaban convencidos de que esa parte no se comenzaría hasta año 2037».

Respecto al gas licuado, también lo condicionó a la postura francesa. «Por parte de España hay voluntad, y en Francia la postura es que no se oponen, pero los intereses son muy distintos. El Corredor Atlántico llegará a la frontera de Irún, probablemente, en 2030, pero ahí acabará, en Irún».

MERCEDES VAQUERA PRESIDENTA DEL CES DE EXTREMADURA

«Sabemos cuáles serán las obras y su coste, hay que acometerlo ya»

S. G. C. VALLADOLID

La presidenta del CES de Extremadura, Mercedes Vaquera, aseguró que ya están claras las obras que hay que realizar y se ha calculado su coste. «¿Por qué no se acomete ya?», se preguntó, a la vez que defendió el informe realizado por los CES. «Entramos en la RTA hace seis años porque vimos que era una plataforma donde se podían hacer escuchar las dos comunidades autónomas que no estamos bañadas por el Atlántico, pero sí somos el eslabón necesario para acceder al resto de Europa», manifestó.

«Uno de los problemas que teníamos era las infraestructuras, y no solo se trata de ferrocarriles y transportes, a mí me gusta hablar de espacio atlántico. Desde la Red Trans-

nacional Atlántica, con CES españoles, franceses y de Portugal, con la revisión del proyecto del Corredor Atlántico vimos que era necesario determinar oportunidades y carencias. Cuando se presenta un proyecto de este tipo, de las primeras preguntas es cómo se hace, cuánto vale y en qué nos beneficia». La respuesta a esa pregunta «nos indica que un proyecto es viable desde el punto de vista social y económico».

Visto esto comenzaron a hacer un informe, porque vieron en el proyecto del Corredor Atlántico «importantes carencias». En primer lugar, «en cuanto a los horizontes temporales: hay una gran duda entre la Red Básica, en 2030, o Red Global, en 2050. Estamos

hablando de 20 años de diferencia». Se trata de 20 años en los que las circunstancias y las necesidades cambian: «Lo hemos visto con la pandemia, que lo ha replanteado todo. También lo vemos con la guerra de Ucrania, con la que se necesitan nuevos medios de comunicación y locomoción, nuevas energías, y el Corredor es una de las mejores alternativas».

«Horizonte 2030 significa que nos comprometemos la UE, los países, a tener esas infraestructuras desarrolladas para 2030, y desde la UE se comprometen a priorizarlo, por eso se denomina red básica, no general. Nosotros apostamos por esa red básica, porque es fundamental ese enlace. Todas las comunidades necesitan infraestructuras,



Mercedes Vaquera. J. M. LOSTAU

«La mejor opción para conectar Andalucía con el norte es impulsar la Vía de la Plata»

pero hay dos grandes eslabones a nivel nacional, que somos Extremadura y Castilla y León», añadió.

«En Algeciras se unen el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo, dos corredores necesarios para el desarrollo de nuestra nación y Europa.

Pero llegando a Sevilla, ¿Qué ocurre desde Sevilla hasta Salamanca? No hay nada desarrollado», destacó.

Vaquera lamentó que la Vía de la Plata ha desaparecido. «¿Cómo va a llegar Andalucía a Salamanca o al País Vasco sin pasar por Madrid? Uno de los grandes problemas que hay hoy en las infraestructuras es el colapso en las grandes capitales, Lisboa, París o Madrid. La vía más viable es la Vía de la Plata, porque conecta Marruecos, Algeciras, el norte de España vía País Vasco-Irún con el resto de Europa. Sería un transporte de esos contenedores para ese gas natural licuado, por Extremadura», defendió.

Y es que «tenemos una A-66 bastante buena, pero no es lo mismo. Un estudio de la rentabilidad económica del transporte ferroviario y de carretera nos dice que desde Andalucía hasta Gijón el ahorro por cada trayecto con una composición competa de un convoy sería de 36.800 euros. Y esa misma vía se puede aprovechar para pasajeros», concluyó.

MARÍA GONZÁLEZ CORRAL CONSEJERA DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

«Es un proyecto de país. No competimos con el Mediterráneo»

D. M. ARRANZ VALLADOLID

La consejera de Movilidad y Transformación Digital de la Junta, María González Corral, demandó en la clausura de este foro organizado por el diario EL MUNDO de Castilla y León, un impulso decidido para que el Corredor Atlántico sea una realidad. González Corral se mostraba en sintonía con el resto de los participantes en el coloquio previo, solicitando «unidad y diálogo» para que este proyecto llegue a buen puerto. En su intervención dejó claro que esto no es una batalla entre comunidades: «No competimos con el Mediterráneo, no hablamos de primeras y segundas ligas. Es un proyecto de país para hacer un desarrollo igualitario». Partiendo de esta premisa González demandó la elaboración «de un Plan Director del Corredor» y que se designe «un interlocutor para que el Gobierno cuente con las comunidades autónomas». Aunque como el resto de ponentes en la mesa previa incidió en que esto no es un proyecto que pueda ser realidad en un día, y sí en unos años.

González Corral avaló sus tesis con datos al señalar que «el 50%

del tráfico de mercancías entre la península y el resto de Europa se realiza a través de las fachadas Atlántica y Cantábrica, pero el desarrollo de las infraestructura es notablemente inferior en el corredor Atlántico que en el Mediterráneo».

Para la consejera del ramo «es una herramienta fundamental para la organización del transporte y la logística», siendo un sector en auge que emplea a un millón de personas a nivel nacional con 197.000 empresas, y que en diciembre del pasado 2022 generó el 10% de los puestos de nueva creación. Y puso otro dato sobre la mesa: «genera el 8,7% del empleo total». Un sector que permite que «el suministro de la mercadería llegue del punto de partida al de la entrega de forma eficiente en un contexto de incremento del comercio electrónico».

Un «elemento clave de competitividad por el valor añadido que aporta al proceso productivo» que debe contar con esta infraestructura «que vertebré el oeste del país». De tal forma, instaba al Gobierno «a que destine los esfuerzos y recursos técnicos y económicos para



María González Corral durante la clausura. J.M. LOSTAU

«El Corredor fomenta el desarrollo igualitario y vertebré el oeste peninsular»

«El sector logístico está en auge y genera el 8,7% del empleo del país»

su desarrollo» porque a su juicio «los Presupuestos Generales del Estado no abordan ni dan solución a las necesidades reales de este corredor».

No obstante, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado con los fondos 'Next Generation' «cuenta con una dotación de 6.667 millones de euros» de los que 2.987,6 están desti-

nados a los corredores Atlántico y Mediterráneo, a lo que la consejera sumó los fondos CEF para el periodo 2021-2027 que cuentan con una dotación de 25.800 millones para el sector del transporte, complementando la cuantía impulsada por el Gobierno de España, que en su estrategia ferroviaria estima la inversión de 24.400 millones de euros en un momento clave para «el desarrollo de la red transeuropea del transporte».

Entre sus demandas, además del impulso del Corredor Atlántico, solicitaba «la puesta en marcha de la Soria-Castejón, la recuperación del trayecto directo Burgos-Aranda-Madrid y la conexión del corredor oeste la Ruta de la Plata con su ruta original para que se convierta en una línea ferroviaria moderna como de mercancías que vertebré el oeste de España y se constituya como corredor oeste ibérico».

La consejera puso en valor el foro por ayudar a «compartir experiencias e inquietudes» entre las comunidades de Castilla y León, Galicia, País Vasco, Extremadura y Andalucía, representadas por los presidentes y presidentas del CES de cara a «tener una visión integral de un sector vital para la economía de nuestro país como es el de la logística y, más en particular, el desarrollo del Corredor Atlántico como elemento imprescindible para el desarrollo de Castilla y León y España».

ALIANZA INTERREGIONAL

La consejera puso en valor el Corredor Atlántico que permitirá vertebrar la región al ser «prioritario junto a las líneas Madrid-Hendaya y Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro». Hizo un guiño a los presentes al indicar que pese a «no estar bañadas por el Atlántico» tanto Castilla y León como Extremadu-

ra «ejercemos un papel fundamental por ser zonas de paso» y señalaba a Castilla y León como eje motor para convertirse en el «referente logístico del noroeste peninsular». De esta forma se reunirán con las comunidades de Asturias y Galicia el próximo viernes para «reivindicar el impulso del Corredor Atlántico noroeste». Una reivindicación que, recordó, también realizaron las Cortes autonómicas y que la propia consejera trasladó «a la secretaria de Estado, Movilidad y Agenda Urbana en la reunión del pasado lunes en sede ministerial».

Por ello, y ante dichas estrategias de convergencia, González Corral puso en valor el foro por ayudar a «compartir experiencias e inquietudes» entre las comunidades de Castilla y León, Galicia, País Vasco, Extremadura y Andalucía, representadas por los presidentes y presidentas del CES de cara a «tener una visión integral de un sector vital para la economía de nuestro país como es el de la logística y, más en particular, el desarrollo del Corredor Atlántico como elemento imprescindible para el desarrollo de Castilla y León y España».

La consejera también expuso la Estrategia Logística de la comunidad que pasa por «programas y actuaciones desde 2023 a 2028» desde el diálogo con «actores públicos y privados implicados» para potenciar «el sector en auge y con peso específico en la economía regional y nacional».

Por último María González Corral animó al resto de representantes en este acto y a la sociedad civil a trabajar en beneficio del «transporte de mercancías para que salga de la cola y tenga el protagonismo que merece aprovechando la conexión con los puertos y las infraestructuras ferroviarias, por carretera y marítimas» de todo el país.



Ángela de Miguel, presidenta CEOE Valladolid; Sarbelio Fernández, alcalde de Arroyo de la Encomienda; María González Corral, consejera de Movilidad y Transformación Digital JCYL; Jesús Julio Carnero, Consejero de la Presidencia JCYL; Adriana Ulibarri, presidenta Edigrup, Francisco Vázquez, Vicepresidente Primero Mesa Cortes CyL; Gema Gómez, Vicepresidenta Segunda Diputación Valladolid. J. M. LOSTAU

Adif da el paso para avanzar con la León-La Robla, escollo para el AVE

◆ Se inician las expropiaciones para ocupar terrenos en la ejecución del principal atasco en la vía

L. URDIALES | LEÓN
 ■ Adif impulsa las gestiones para acometer las obras pendientes en la vía entre León y La Robla, donde se localiza el principal escollo para que el AVE llegue a tener acceso a la Variante de Pajares.

Las expropiaciones para la ocupación de terrenos contiguos al trazado, que afecta a los términos municipales de San Andrés, Sariego y Cuadros, liberan carga administrativa, con el fin de acercar el momento de la ejecución de este tramo que será reacondicionado de vía convencional a plataforma de alta velocidad.

Desatascado hace siete años, el trecho de aproximadamente 20 kilómetros por la vega del Bernesga, espera una actuación definitiva que allane la circulación en las condiciones más competitivas cercanas al catálogo de la alta velocidad.

Adif da un paso firme para llevar el proceso al remate de la obra con la notificación de las expropiaciones en los terrenos afectados al tiempo que prepara una aclaración por el nuevo aplazamiento de los tiempos previstos con el túnel entre León y Asturias, que ya no abrirá en mayo, en coincidencia con las elecciones, como pretendida de forma interesada el Gobierno de España, y el Gobierno del Principado, del mismo color político, y se ha quedado sin fecha y rumbo en el calendario.

La secretaria de Estado de Transportes, Isabel Pardo de Vera, se desplaza hoy a Oviedo con el fin de dar explicaciones sobre este nuevo desfase, los desajustes en la planificación, la prórroga de plazos sin fechas.

Además de solucionar el nudo pendiente entre León y La Robla, a la línea de alta velocidad León-Asturias le quedan más que flecos pendientes: Línea aérea de contacto (catenaria) se encuentra tendida y energizada en su totalidad y, en estos momentos, se realizan los últimos ajustes con la previsión de finalizar en febrero.

En el ámbito de la protección civil y seguridad, se ha finalizado el equipamiento de protección con-



Aspecto actual de un tramo ferroviario de la León-La Robla. MARCIANO PÉREZ

tra incendios, detección, energía, comunicaciones y ventilación de los túneles. Se trabaja en completar las instalaciones de galerías y salas técnicas y se están realizando ya pruebas de los sistemas. La

previsión apunta a que se finalizarán en abril estos trabajos, que se desarrollan en paralelo a las pruebas.

Control, mando y señalización, y telecomunicaciones: durante el

mes de enero quedará completado el equipamiento de campo. Ahora se trabaja en pruebas internas, verificaciones e integración de sistemas.

Galerías de evacuación de los túneles de Vega de Ciego y Pico de Siero.

Actuaciones en el ámbito de la Pantalla I: se ha completado la pantalla de pilotes situada al este de la plataforma y se va a tramitar una modificación que mejorará la estabilidad de la Pantalla I durante las fases provisionales con-

Versión política

La secretaria de Estado de Transportes dará hoy explicaciones por el desajuste en la Variante

templadas en la actuación. Se espera la finalización de todas las obras, incluida la reposición del gasoducto León-Asturias, durante el primer trimestre de 2024. Es importante aclarar que esta actuación no condiciona la puesta en servicio de la línea.

Obras civiles exteriores: se han finalizado los helipuertos del lado sur de la variante y el helipuerto del lado norte quedará concluido en el mes de febrero, según asegura Adif.

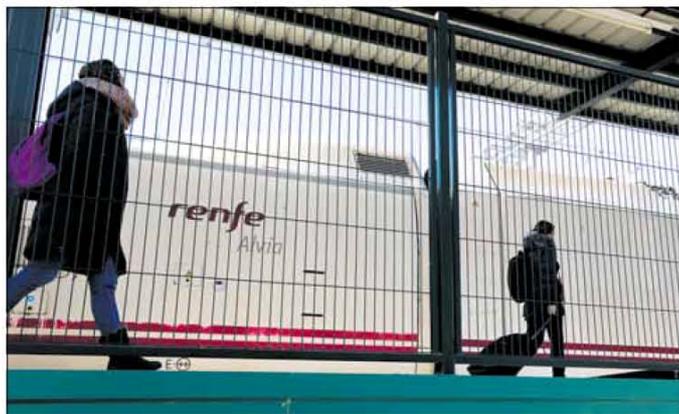


La consejera de Movilidad, en la jornada de debate, ayer. J. M. LOSTAU / EL MUNDO CYL

María González Corral reclama más apoyo al Corredor Atlántico

DL | LEÓN
 ■ La consejera de Movilidad de la Junta, María González, clausuraba la jornada 'Corredor Atlántico: Un proyecto común', en la que se mostraba en sintonía con el resto de los participantes en el coloquio previo, solicitando «unidad y diálogo» para que este proyecto llegue a buen puerto. María González Corral, aseguró que es necesario un «desarrollo equilibrado» del corredor Atlántico y del Mediterráneo pues, a su juicio, ambos son «muy necesarios» y en cuanto al avance de las infraestructuras «es nota-

blemente inferior en el Corredor Atlántico» por lo que, en este contexto, ha reclamado un tratamiento igualitario, en la clausura de este evento de debate de *El Mundo El Diario de Castilla y León*. Subrayó que Castilla y León está vertebrada por el referido Corredor Atlántico, uno de los Corredores Prioritarios Europeos que atraviesa en su recorrido la autonomía, desde Miranda de Ebro, en Burgos, hasta Fuentes de Oñoro, en Salamanca, y desde Medina del Campo hasta Villalba, y cuya extensión hacia los puertos gallegos y asturianos está en tramitación.



Trenes y pasajeros en la estación leonesa. MARCIANO PÉREZ

Transportes da un ultimátum para rebajar el 50% de los abonos

DL | LEÓN
 ■ El Gobierno publicó una orden ministerial con las condiciones de las ayudas de 380 millones de euros destinadas a las autonomías para rebajar en un 50 por ciento el precio de los abonos de transporte en sus regiones, cuyo plazo concluirá el próximo 31 de enero, en 9 días. La medida ha podido aplicarse desde el 1 de enero y las entidades regionales y locales tendrán la opción de recibir las ayudas con efectos retroactivos a ese día, pero tendrán que avisar antes del 31 de enero al Gobierno de que lo han hecho,

o de que lo harán como tarde antes del 1 de febrero, para poder recibir la ayuda.

El Gobierno aportará apoyo financiero de hasta el 30% a las comunidades autónomas y entidades locales que establezcan este descuento mínimo durante seis meses, debiendo financiar estas entidades locales, con cargo a sus propios presupuestos, el descuento de al menos el 20% en el precio de los abonos y títulos multiviaje, excluido el billete de ida y vuelta. Las subvenciones directas se calcularán en proporción de los ingresos dejados.

Mañueco asegura que "no está en su cabeza ni lo ha estado" destituir a García-Gallardo

● El presidente de la Junta descarta adelantar las elecciones regionales al 28 de mayo

● Niega que las medidas pactadas con Vox sean "provida" ni tampoco "antiaborto"

Valladolid—El presidente de la Junta de Castilla y León, Alfonso Fernández Mañueco (PP), aseguró ayer que la destitución de su vicepresidente, Juan García-Gallardo (Vox), tras la polémica de las medidas antiaborto no está "en estos momentos" en su cabeza "ni ha estado", a la vez que descartó adelantar las elecciones al 28-M si no hay "circunstancias extraordinariamente graves" que afecten al "interés general".

En una entrevista en Cope, Mañueco ha reconocido que en estos días "se ha debido explicar mejor" lo ocurrido en torno a las medidas que fueron pactadas con Vox y que no eran "provida" como aseguró García-Gallardo, ni "antiaborto", sino "mejoras" en las prestaciones a las mujeres embarazadas.

Cuestionado por una posible destitución del vicepresidente, Mañueco ha dicho que el Estatuto le facultaba para "cesar a todos los miembros del Gobierno de Castilla y León" y "también convocar elecciones", aunque lo descarta en este momento.

Ante la pregunta de si ha pensado adelantar elecciones al 28 de mayo, para hacerlas coincidir con las municipales y las autonómicas en otras comunidades, Mañueco ha respon-



Jesús Julio Carnero, Alfonso Fernández Mañueco e Isabel Blanco, ayer en Valladolid. EFE

dido: "No, no, no, no, no. Vamos a ver, absolutamente en la vida no hay nada, pero sí que es verdad que cuando convoqué las elecciones hace algo más de un año, en diciembre de 2021 lo hice pensando en el interés general de la Comunidad".

"No considero que en estos momentos se den las circunstancias para convocar elecciones en nuestra Comunidad. Es verdad también que se tienen que analizar las circunstancias en cada momento, yo dije durante bastantes meses la legislatura pasada y al final tuve que convocar porque las circunstancias y el interés general me obligaban a tomar

EL DETALLE

GALLARDO DEFIENDE UNA JUNTA "UNIDA Y ESTABLE"

→ El vicepresidente de la Junta, Juan García-Gallardo, ha defendido que el Gobierno en Castilla y León formado por la coalición PP-Vox está "unido" y es "estable" y ha eludido referirse a las medidas "provida" que anunció. "Está todo dicho", ha zanjado.

una decisión de estas características. Mi intención es agotar el mandato", ha zanjado.

El presidente ha dicho que es necesario hacer "autocrítica" y, de cara al futuro, "mejorar la forma de comunicar las decisiones que se vayan a adoptar", porque "no era eso" -en referencia a la exposición realizada por Gallardo sobre las medidas- lo que habían pactado el PP y Vox en el Gobierno de Castilla y León.

Sobre la propuesta de Feijóo de que gobierne la lista más votada, Mañueco se mostró partidario: "Tiene que gobernar quien saque más votos". EFE

Blanco califica de "intolerable el uso de las mujeres de la Región" desde el Gobierno

● La consejera de Familia dice que lo escuchado "no se puede admitir porque son cosas muy serias"

Valladolid—La consejera de Familia e Igualdad de Oportunidades de Castilla y León, Isabel Blanco (PP), ha calificado de "intolerable el uso de las mujeres" de la Comunidad por parte del Gobierno central en el caso de las medidas antiaborto anunciadas por el vicepresidente autonómico, Juan García-Gallardo (Vox),

luego corregidas por el presidente autonómico, Alfonso Fernández-Mañueco.

Preguntada por si se había sentido cómoda, como consejera de Familia e Igualdad, de quien depende las medidas para las mujeres, con las medidas antiaborto anunciadas por Gallardo, ha respondido que lo que le ha parecido "intolerable es el acoso al que Pedro Sánchez ha sometido a la Comunidad de Castilla y León. Ha llegado algún miembro de su Gobierno a amenazar con un artículo 155. Estamos hablando de cosas muy serias".

Y ha añadido que "el sábado aquí mismo en Valladolid", en referencia a Pedro Sánchez, "comparaba las manifestaciones legales que se hacen reclamando una serie de derechos con las manifestaciones independentistas".

"Y nos iba a llevar al Tribunal Constitucional", ha añadido respecto a lo anunciado desde el Gobierno por esas medidas antiaborto de García-Gallardo. "Nos parece intolerable el uso que se ha hecho de las mujeres de Castilla y León en este caso", y "eso es lo que no se puede admitir". EFE

El PSOE reclama en cada provincia un centro de emergencia a maltratadas

Valladolid—El PSOE ha registrado en las Cortes de Castilla y León una iniciativa que insta al Gobierno autonómico a aumentar los Centros de Emergencia de atención a mujeres víctimas de la violencia machista en la Comunidad, para que al menos haya uno en cada provincia.

Esta proposición no de ley, registrada el pasado 19 de enero para su debate en la Comisión de Familia e Igualdad de Oportunidades, ha

cobrado más interés tras conocerse ayer que un hombre ha asesinado supuestamente a su pareja y a la hija de esta mujer, de 8 años, tras lo que ha sido detenido por la Policía.

La secretaria de Organización del PSOE de Castilla y León, Ana Sánchez, ha condenado este nuevo crimen machista, frente a lo que ha propuesto a la Junta el incremento de los recursos de que disponen las mujeres que son víctimas de violencia de género. EFE

La Junta pide un equilibrio entre el corredor Atlántico y el Mediterráneo

Valladolid—La consejera de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, María González Corral, aseguró ayer que es necesario un "desarrollo equilibrado" del corredor Atlántico y del Mediterráneo pues, a su juicio, ambos son "muy necesarios" y en cuanto al avance de las infraestructuras "es notablemente inferior en el Corredor Atlántico" por lo que, en este contexto, ha reclamado un tratamiento igualitario.

Durante un desayuno informativo en Valladolid, ha subrayado que Castilla y León está vertebrada por el referido Corredor Atlántico, uno de los Corredores Prioritarios Europeos que atraviesa en su recorrido la Comunidad, desde Miranda de Ebro, en Burgos, hasta Fuentes de Oñoro, en Salamanca, y desde Medina del Campo hasta Villalba, y cuya extensión hacia los puertos gallegos y asturianos está en tramitación en Europa.

"Esta conexión supondrá incrementar la competitividad económica y logística de Castilla y León y un impulso fundamental para la modernización de las infraestructuras del transporte de mercancías, haciendo de Castilla y León el referente logístico del noroeste peninsular", precisó.

Ha destacado que la logística es un sector en auge por su carácter clave para la economía, "un sector con peso específico propio para la economía nacional, pues genera un millón de puestos de trabajo y aglutina a 197.000 empresas".

Durante su intervención, ha destacado que el 50% del tráfico de mercancías entre la península ibérica y el resto de Europa se realiza a través de la fachada atlántica y cantábrica. EFE

Fernández Mañueco ratifica a Gallardo y descarta adelantar elecciones al 28M

El presidente reconoce que deben "todos mejorar la forma de comunicar las decisiones de la Junta"

Ical
Valladolid

El presidente de la Junta de Castilla y León, Alfonso Fernández Mañueco, descartó ayer convocar elecciones anticipadas en la comunidad "si no se producen circunstancias extraordinariamente graves" ya que su intención es "agotar el mandato". Es más, sobre si ha pensado en cesar al vicepresidente, Juan García-Gallardo, por la polémica de las medidas provida, zanjó: "No, ese es un debate que en estos momentos no está en mi cabeza. Ni ha estado". No obstante, que las coaliciones tienen "sus momentos complicados" y aseguró que "hay cosas que haría de manera distinta a Vox en el fondo y en la forma", según precisó en una entrevista concedida al programa Herrera en Cope.

Fernández Mañueco reconoció que desde la Junta "todos" deben "mejorar la forma de comunicar las decisiones" del Gobierno autonómico, aunque también quiso dejar claro que las decisiones de dicho Ejecutivo autonómico "no se toman en despachos de Madrid, sino en despachos de Casti-

lla y León", y no acepta que "Pedro Sánchez quiera dirigir y torpedear e interrumpir el gobierno cotidiano de Castilla y León". "No me parece razonable, sensato ni legítimo, sino despropósito de un hombre que ha demostrado que no tiene escrúpulos y quiere atacar a una comunidad comprometida con España y la constitución española como es Castilla y León".

Por lo que respeta a las medidas de apoyo a la mujer embarazada, el presidente de la Junta contestó que no va a flagelarse públicamente porque tengan que mejorar cómo transmitir la gestión de su labor. Mañueco concluyó que no era, ni es intención de la Junta modificar el protocolo de aquellas mujeres que quieran interrumpir su embarazo. Frente a él, está "seguir el camino que está trazando Feijóo".

Por otro lado, preguntado sobre si aconsejaría al PP gobernar con Vox en el Ejecutivo central, sentenció que para él lo mejor es un gobierno en solitario. Mañueco se mostró partidario de que, ante futuras elecciones nacionales, autonómicas y municipales, gobierne "quien saque más votos".



El vicepresidente de la Junta de Castilla y León, Juan García-Gallardo, junto al consejero de Empleo Mariano Vegganzones, guardan un minuto de silencio en Ávila por la muerte de una mujer y su hija en Valladolid. | Ricardo Muñoz-Martin-Ical

El vicepresidente dice que el gobierno regional está "unido"

El número dos de la Junta se remite a la nota de prensa publicada y asegura que sobre el protocolo antiaborto "está todo dicho"

Ical
Ávila

El vicepresidente de la Junta de Castilla y León, Juan García-Gallardo, aseguró ayer que la comunidad tiene en la Junta un gobierno "fuerte, unido y estable" pese a la polémica generada por las medidas antiaborto anunciadas el pasado 14 de enero, en la rueda de prensa posterior a la celebración del Consejo de Gobierno.

En declaraciones concedidas a los medios en Ávila, García-Gallardo apuntó que "siempre cumplimos los acuerdos que adoptamos en el seno del Consejo de Gobierno y los que adoptamos fuera del Consejo de Gobierno entre los dos partidos que lo conformamos".

Por ello, y al ser preguntado sobre las declaraciones del presidente de la Junta, Alfonso Fernández Mañueco, que ayer insistió en que "no ha habido ningún protocolo",

García-Gallardo se remitió a la nota de prensa publicada el 14 de enero como "todo" lo que tiene que decir al respecto, ya que "está todo dicho". "Tanto el presidente Mañueco como todos los actores implicados han hablado sobre el tema", recordó, reiterando que "hay unas medidas que están publicadas en la nota de prensa del 14 de enero y me remito a ellas en su integridad". "Es todo lo que tengo que decir al respecto", concluyó.

González Corral pide equilibrar el corredor Atlántico al Mediterráneo

La consejera de Movilidad considera "fundamental" que el Ministerio presente el plan director y que designe un interlocutor

Efe
Valladolid

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, María González Corral, aseguraba este lunes que es necesario un "desarrollo equilibrado" del corredor Atlántico y del Mediterráneo pues, a su juicio, ambos son "muy necesarios" y en cuanto al avance de las infraestructuras "es notablemente inferior en el Corredor Atlántico" por lo que, en este contexto, ha reclamado un tratamiento igualitario.

Durante un desayuno informativo en Valladolid, ha subrayado que Castilla y León está vertebrada por el referido Corredor Atlántico, uno de los Corredores Prioritarios Europeos que atraviesa en su recorrido la comunidad, desde

Miranda de Ebro, en Burgos, hasta Fuentes de Oñoro, en Salamanca, y desde Medina del Campo hasta Villalba, y cuya extensión hacia los puertos gallegos y asturianos está en tramitación en las instituciones europeas. "Esta conexión supondrá incrementar la competitividad económica y logística de Castilla y León y un impulso fundamental para la modernización de las infraestructuras del transporte de mercancías, haciendo de Castilla y León el referente logístico del noroeste peninsular", ha precisado.

Ha destacado que la logística es un sector en auge por su carácter clave para la economía, "un sector con peso específico propio para la economía nacional, pues genera un millón de puestos de trabajo y aglutina a 197.000 empresas". La consejera ha agrega-

do que la cercanía de Castilla y León con los puertos atlánticos y cantábricos de la península ibérica "nos convierte en área de influencia de esos puertos, fomentando el transporte multimodal carretera-ferrocarril marítimo, a lo que se une nuestra posición estratégica como zona de paso y confluencia de los ejes de comunicaciones con el norte, el centro y sur de España, con los principales ejes de conexión con Portugal y con el resto de Europa".

Ha seguido recalcando que "estamos ante una gran oportunidad con la financiación de los fondos europeos Next Generation, que se trasladan al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para abordar las inversiones necesarias en nuestra red ferroviaria y en particular para el desarrollo del Corredor



María González Corral, consejera de Movilidad. | Ical

Atlántico, ya que dicho plan cuenta con una dotación de 6.667 millones de euros y en concreto con 2.987,6 millones de euros para el desarrollo de los corredores Atlántico y Mediterráneo".

Por último, ha considerado "fundamental" que se presente el Plan Director del Corredor y que se designe a un interlocutor que coordine su desarrollo, igual que ha ocurrido con el Corredor Mediterráneo.

El Ministerio de Defensa confirma que León será la base de la Unidad de Drones

Servimedia / Ical
León

El Ministerio de Defensa confirmó ayer que la base militar del Ejército de Tierra 'Condé de Gazola', en San Andrés del Rabanedo (León), será la sede definitiva de la nueva Unidad Militar de Emergencias (Udrume), que ayer fue presentada por la ministra de Defensa, Margarita Robles, en el Cuartel General de la UME, en Torrejón de Ardoz (Madrid). Además, la ministra asistió a la proyección de un vídeo sobre la unidad, en la que se destacó que la Udrume tendrá como misiones principales la intervención y el refuerzo de las capacidades de batallones a la hora de intervenir.