



# EL CORREDOR ATLÁNTICO, CLAVE PARA EL CRECIMIENTO DE CASTILLA Y LEÓN

Supondrá mejoras en los sectores económico y social, en el transporte intermodal, en la logística y en la digitalización

La implantación de la Red Transeuropea de Transporte de la Unión Europea (RTE-T o, en inglés, TEN-T) supondrá un transporte eficiente, intermodal, competitivo, sostenible y de alta calidad para Castilla y León. La Comunidad se verá beneficiada gracias al Corredor Atlántico, ya que comprende conexiones ferroviarias, vías navegables interiores, rutas marítimas de corta distancia y carreteras o autovías que unirán nodos logísticos, puertos, aeropuertos y terminales de carga, lo cual impactará de forma positiva en sectores como el económico o el del empleo. Entre las ventajas de su implantación, estarán el fácil transporte de personas y bienes, las mejoras que se experimentarán en la actividad empresarial y en el empleo, en la digitalización y en el acceso a los servicios públicos. Además, implicará un impulso del comercio y del crecimiento económico, contribuirá a la cohesión económica, social y territorial, reducirá la huella ambiental y garantizará la seguridad y la resiliencia de la logística.

De esta forma, el Corredor Atlántico y, en concreto, la Red Transeuropea de Transporte de la Unión Europea cumplirá lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, en el que se marcaron las orientaciones de la misma "mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existentes, y mediante medidas que promuevan una utilización de la misma basada en el consumo eficiente de recursos".

## La RTE-T, en la Península Ibérica

La RTE-T está formado por una red central o básica y por otra

global, que conectarán todas las regiones de la UE a la básica. Con la revisión llevada a cabo en 2022, se ha creado una red básica ampliada. En ella, se fijaron como fechas para dotar a las redes de las infraestructuras necesarias los años 2030 (básica), 2040 (básica ampliada) y 2050 (global). En la Península Ibérica, la RTE-T cuenta con los Corredores Atlántico y Mediterráneo.

Las actuales crisis han remarcado el carácter estratégico del transporte y la logística, dada la excesiva concentración territorial de la extracción de fuentes de energía y materias primas y de la producción de componentes y productos. La confianza en la logística internacional ha disminuido. El incidente del buque mercante Ever Given, que cerró el Canal de Suez en marzo de 2021, fue un aviso. Más tarde, la falta de suministros por la pandemia y la invasión rusa de Ucrania han exigido una reformulación del transporte.

La transformación digital, la mejora de la productividad, el Brexit y la sostenibilidad demandan la modernización del transporte intermodal con infraestructuras avanzadas que potencien el ferrocarril y su interconexión con puertos, aeropuertos, carreteras y distribución último kilómetro.

## El Corredor Atlántico y el CES

La fachada atlántica de la Unión Europea dispone de grandes puertos españoles y portugueses. Las oportunidades que ofrece se ven aumentadas por la ampliación del Canal de Panamá y las crecientes relaciones económicas con África. Así, la Península Ibérica se convierte en meta del transporte europeo, tanto por la entrada y salida de mercancías, como por el peso del sector turístico. Se trata de una ocasión para la reducción de costes empre-



Mapa del Corredor Atlántico, marcado en amarillo en la fotografía.



Imagen de la autovía A-62, a su paso por Salamanca. ARCHIVO

sariales y el incremento de las exportaciones. Tras el reciente nombramiento de un Comisionado, urge la aprobación del Plan Director del Corredor Atlántico, que posibilite la aplicación de fondos europeos extraordinarios.

El Consejo Económico y Social (CES) de Castilla y León y los de otras Comunidades por las que discurre el Corredor Atlántico en España y Francia (Andalu-

cía, Extremadura, Galicia y País Vasco y Nueva Aquitania, Países del Loira, Centro-Valle de Loira, Bretaña y Normandía) y la entidad portuguesa Fórum Océano constituyeron en 2003 la RTA, red que trabaja y colabora con proactividad con la Junta de Castilla y León y los Gobiernos y las instituciones europeas en el desarrollo de este Corredor. Es de gran interés la implicación de las organizaciones empresariales,

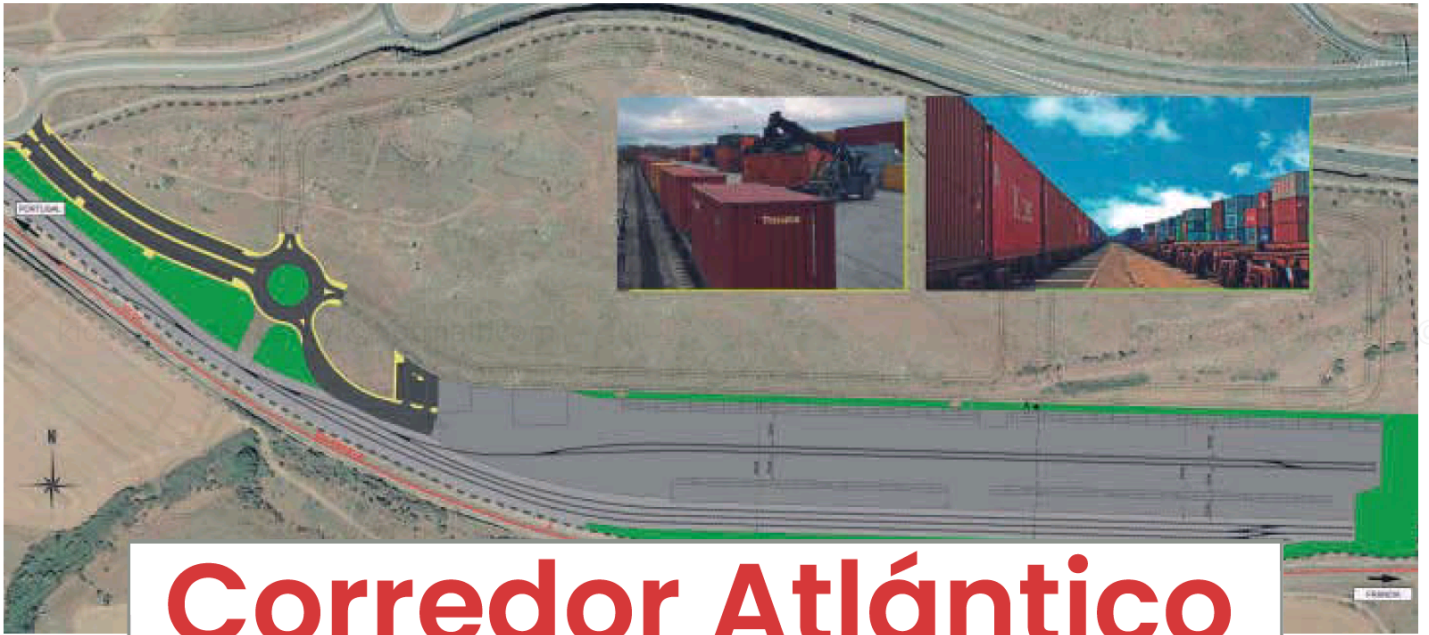
sindicales y agrarias y, en definitiva, de todas las que conforman los CES.

## Salamanca y toda Castilla y León, en el Corredor Atlántico

El Plan Director deberá atender las necesidades en la materia de las nueve provincias de Castilla y León (la mayor parte de su recorrido se halla en esta Comunidad), previendo la conexión con Extremadura (Vía de la Plata) y, con ello, con los puertos atlánticos de Andalucía, la línea directa Burgos-Aranda-Madrid, el enlace del eje del Duero con el del Ebro y la red de nodos y plataformas intermodales.

Salamanca destaca por su ubicación estratégica y la conexión con los puertos del norte de Portugal y el sur de España. Su puerto seco y la plataforma intermodal se consideran una pieza esencial del Corredor Atlántico y su potenciación económico-empresarial. Es un buen ejemplo de los efectos positivos del Corredor en las empresas, el empleo y el desarrollo.





# Corredor Atlántico y transporte intermodal



**ENRIQUE CABERO MORÁN**  
Presidente del CES de Castilla y León



**MARÍA MERCEDES VAQUERA MOSQUERO**  
Presidenta de la Red Transnacional Atlántica y  
del CES de Extremadura



**EUSTAQUIO ANDRÉS SÁNCHEZ**  
Presidente de Grupo Andrés



**DAVID SÁNCHEZ STÉPHAN** [skoymas#cescyl@hotmail.com](mailto:skoymas#cescyl@hotmail.com)  
Gerente de Cetramesa

FORO ■■■■  
**GACETA**



**MIÉRCOLES 26 DE ABRIL**  
**09:30 H.**



**CASINO DE SALAMANCA**  
C/ ZAMORA 9-11

**Entrada por invitación**

ORGANIZAN

**LA GACETA**  
REGIONAL DE SALAMANCA



Consejo  
Económico y Social  
de Castilla y León