



« Ciudades Atlánticas » y el Corredor Atlántico Europeo

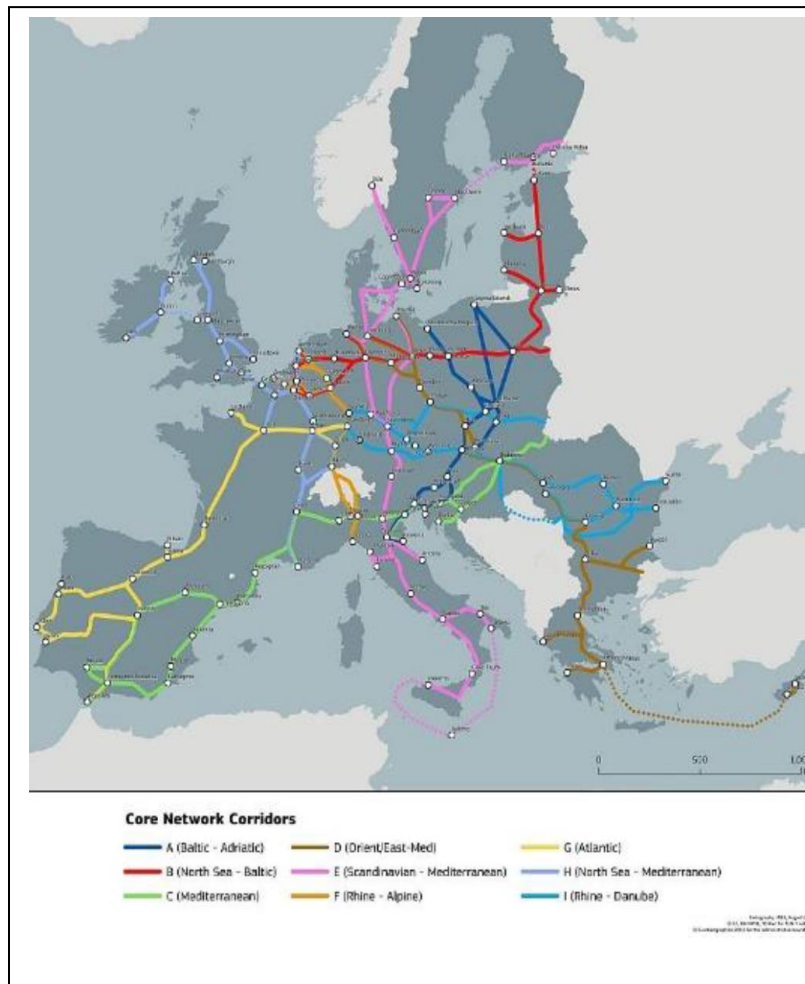
8 febrero 2019

La **red Transeuropea del Transporte, (RTE-T)** de la UE es un reto importante para las ciudades de las regiones europeas atlánticas. La cuestión de cómo mejorar la **accesibilidad** de las ciudades atlánticas es de hecho un tema principal. Lo mismo se aplica a las conexiones entre ellas: **la conectividad**.

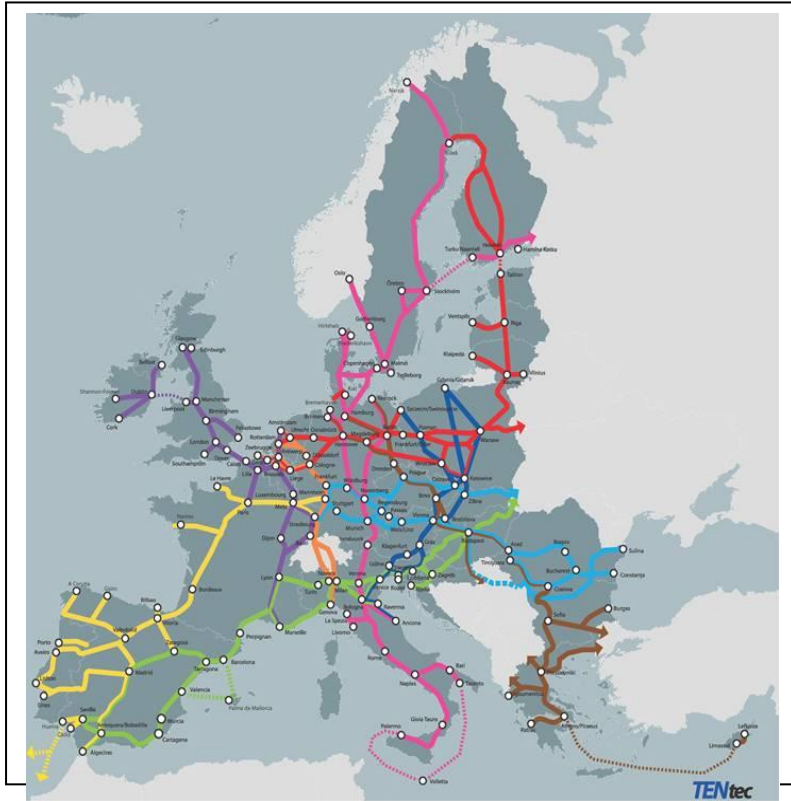
El proceso de revisión en el horizonte 2023 de las RTE-T ya ha comenzado. Debe añadirse al proceso relacionado con el **mecanismo de financiación, el MIE, que también plantea la cuestión principal acerca de los corredores y su posible extensión**.

El análisis y las perspectivas de los medios de comunicación entre las ciudades atlánticas europeas, entre ellas y el interior de su territorio, en un contexto de muchos interrogantes potenciales vinculados al Brexit, llevan a la red de "Ciudades Atlánticas" a renovar su contribución a las autoridades europeas.

Para la realización de un verdadero "corredor atlántico"



El mapa representa la arquitectura actual de la RTE-T y sus 9 corredores prioritarios, proviene de la revisión de 2013, en amarillo se identifica el corredor atlántico.



Considerando una insuficiencia en el componente norte del Corredor Atlántico actual, una proposición de la comisión europea que está a debate en Bruselas, en el contexto de la revisión del MIE planeado originalmente para 2021, pero que será posiblemente anticipado y adoptado antes de las elecciones europeas de 2019, corrige el enfoque (mapa N° 2).

La red de “Ciudades Atlánticas” acoge con satisfacción una evolución positiva de la estructura del Corredor Atlántico con una capilaridad más densa de los enclaves marítimos conectados en su parte española y portuguesa.

No obstante, con la finalidad de garantizar un rendimiento óptimo del corredor, las Ciudades Atlánticas desean resaltar la importancia de los siguientes puntos:

El tratamiento del componente francés, a pesar de la conexión propuesta de Nantes/Saint-Nazaire, sigue siendo en gran medida una excepción, dejando una gran parte de la fachada Atlántica del oeste francés totalmente distante. No se prevé ninguna conexión en toda la línea costera entre Nantes-Saint-Nazaire y Le Havre por un lado y entre Nantes – Saint Nazaire y Burdeos por otro.

El primer objetivo es promover una verdadera extensión de este corredor a Irlanda, a través de los puertos de la Pointe de Bretagne y Normandía. Se trataría de extender el corredor atlántico a Nantes-Saint-Nazaire, a continuación, a través de Rennes, para mejorar el enlace ferroviario, a los puertos de Brest y Roscoff, usando los enlaces del mar a Irlanda: a Cork, Limerick y Dublín, de Dublín y Rosslare, los enlaces marítimos continuarían esta ruta hacia Cherburgo y Le Havre, para reunirse al componente final del Corredor Atlántico (hacia París, Luxemburgo y Frankfurt).

Igualmente, dadas las mejoras reales del ferrocarril, el Gran Puerto Nacional de la Rochelle debería estar ligado al corredor vía Poitiers y Niort (hacia París, Lyon e Italia) ofreciendo una alternativa al eje mediterráneo para toda la costa atlántica.

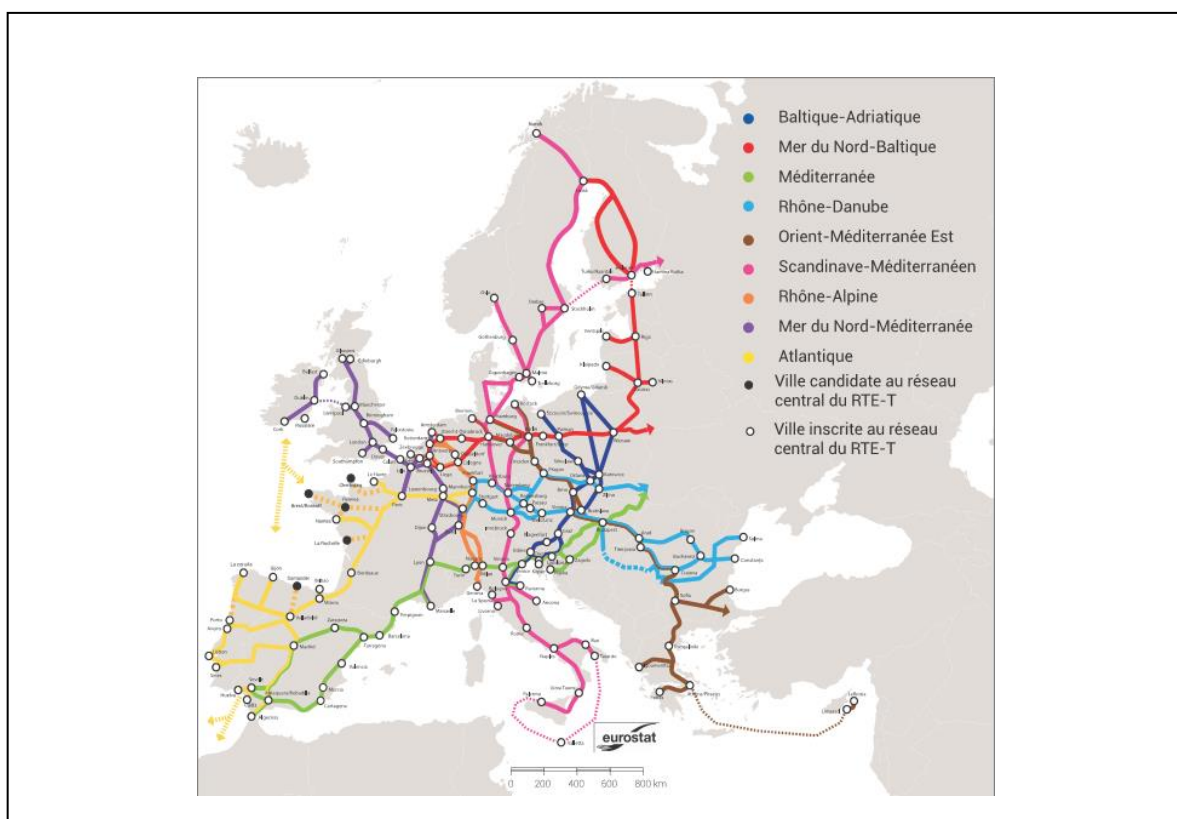
La adicción de este bucle al corredor actual ofrecería a Irlanda, además de un enlace previsto con el mar del norte, una segunda ruta de acceso marítimo más corta y más directa al

corazón de Europa. Mañana, el mar Irlanda y la entrada al canal de la Mancha pueden constituir una importante área marítima transfronteriza.

El tratamiento del componente España – Portugal debe también planearse en términos de capilaridad y eficiencia. Por ejemplo, el Corredor Atlántico debe considerar el puerto de Santander como parte del corredor central. Esta inclusión garantiza además nuevas conexiones a Irlanda y un tráfico más suave en el norte de España.

Del mismo modo, las Ciudades Atlánticas invitan a la Comisión Europea y a los estados miembros a reflexionar sobre los incentivos para fortalecer la red ferroviaria a lo largo del Corredor Atlántico, especialmente entre Bilbao y A Coruña.

Finalmente, el corredor atlántico debe incluir un tramo entre Vigo y Oporto que pueda garantizar el tráfico entre A Coruña y Lisboa; la falta de conexión crea una frontera artificial entre Galicia y el norte de Portugal.



Una perspectiva europea:

Las reflexiones sobre estos componentes marítimos de los corredores no excluyen para las ciudades atlánticas la atención a proyectos de conexiones terrestres que forman parte de sus extensiones. Por lo tanto, podemos mencionar la Vía Férrea Centro Europa Atlántico (VFCEA) en desarrollo o, a más largo plazo, el proyecto ALTRO que tiene como objetivo mejorar las conexiones entre la Francia atlántica y la región de Lyon; con el lado oeste extensiones a la región de Nantes y Bretaña al norte, y a la nueva Aquitania y las regiones atlánticas españolas y portuguesas al sur.

Además, las Ciudades Atlánticas trabajan con otras redes europeas (Medcities, Ciudades del Adriático y Jónico, Red Ibérica Transfronteriza) en la plataforma "Ciudades para la

Cooperación" y cooperan con las redes del Atlántico: la Comisión Arco Atlántico de la CRPM y la Red Transnacional Atlántica de Consejos Económicos y Sociales.

Cabe señalar que este enfoque está convergiendo con el de la CRPM, que pide la conexión de Irlanda con el Corredor Atlántico y el fortalecimiento de todas las conexiones marítimas existentes con Irlanda.

Las ciudades atlánticas también apoyan, con la CRPM, el establecimiento de un mecanismo europeo de apoyo para las líneas marítimas y los puertos, considerando las inversiones que les conciernen como proyectos transfronterizos.

Estas proposiciones de las "Ciudades Atlánticas" confluyen con la voluntad de la Unión Europea, a través de la mejora constante de la RTE-T y su coherencia, de contribuir a los objetivos de la cohesión económica, social y territorial. La definición de los corredores europeos debe transmitir los compromisos de la Unión Europea con respecto a la lucha contra el cambio climático, la defensa del desarrollo sostenible o la necesidad de una intermodalidad adaptada.

Las "Ciudades Atlánticas" desean enfatizar el papel decisivo del Parlamento Europeo en el reconocimiento de un verdadero corredor atlántico de la red central TEN-T. Las decisiones adoptadas por el Parlamento Europeo, la del 12 de diciembre sobre el MIE posterior a 2020 y la del 11 de enero sobre la revisión del corredor del Mar del Norte-Mediterráneo en el caso del Brexit, una disposición de emergencia para 2019-2020, representan un progreso real. Por lo tanto, debemos apoyar a nuestros gobiernos nacionales y al Consejo Europeo en el proceso de negociaciones que está teniendo lugar.

Finalmente, conviene señalar que la mejora de los ejes de comunicación tanto terrestre como marítima sobre el conjunto de la fachada Atlántica europea es un objetivo esencial para que la Estrategia Marítima del Atlántico se materialice verdaderamente.