

# La variante ferroviaria de Pajares al servicio de la estrategia atlántica

## La plataforma tecnológica afirma que una inversión como la de Pajares solo se justifica con viajeros y mercancías

vicente luque, presidente de la plataforma tecnológica túneles de pajares /josé antonio sáñez de santa maría, vicepresidente plataforma tecnológica túneles de pajares

31.03.2017 | 15:24

Vicente Luque, presidente de la Plataforma Tecnológica Túneles de Pajares /José



Antonio Sáñez de Santa María, vicepresidente.

La Plataforma Tecnológica de Túneles "Pajares" (P.T.T.P.) tiene por principio no participar en los debates políticos. Sin embargo, en sus estatutos, se declara que su actividad tecnológica se extiende no solo a la construcción sino también al equipado y a la operación posterior de los

túneles. Por esta razón, la P.T.T.P. considera que puede pronunciarse sobre los servicios que debe prestar la Variante de Pajares y, en consecuencia, sobre el equipamiento que requieren los túneles.

La Variante de Pajares tiene que ser equipada para tráfico ferroviario mixto de pasajeros y de mercancías. Una inversión de esta magnitud no se justifica solamente por el tránsito exclusivo de pasajeros. En los grandes túneles de base recientemente inaugurados (Gotthard, Lotschberg, Eurotunnel), y en los que todavía están en construcción ( Brenner, Mont Zenis y otros), el tráfico previsto es mixto, incluso con camiones embarcados. La vieja rampa del puerto de Pajares cumplió su cometido y no puede plantearse como ruta alternativa.

Además de estas razones de racionalidad económica y sentido común, existe otra razón estratégica: La importancia creciente del tráfico marítimo en las exportaciones españolas. El informe del Observatorio para el Transporte y la Logística de España (OTLE) presentado el 1 de marzo de 2017 muestra la importancia de nuestros puertos en el transporte internacional de mercancías. Del volumen total de mercancías movidas en España en 2016 --510 millones de toneladas (Mt) de importación/exportación-- el 80,18% fue por tráfico marítimo, el 18,95% por camión, el 0,75% por ferrocarril y el 0,12% por avión. El Corredor Mediterráneo se lleva una parte importante de este tráfico y esta es la gran asignatura pendiente del Corredor Atlántico. Las Organizaciones de Empresarios y Cámaras de Comercio de Cantabria, Asturias, Galicia y León han tomado la iniciativa de asociarse para colaborar en el desafío de potenciar este corredor. Esta asociación es un apoyo importante a los trabajos que realiza el Gobierno del Principado en el seno de la macrorregión RESOE.

La Variante de Pajares y el Puerto del Musel son parte de una única estrategia de acceso al Atlántico como gran plataforma de intercambios con las áreas más desarrolladas de la Unión Europea y con el resto del mundo.

Dentro de esta estrategia, la P.T.T.P. considera que hay que integrar el puerto seco de Coslada, en la Comunidad de Madrid y seguramente algún otro que los estudios de tráfico deben identificar. Del puerto seco de Coslada parten, en la actualidad, grandes trenes de mercancías, de 750 m de largo y en ancho ibérico, a los puertos de Valencia, Barcelona, Bilbao y Algeciras, cuyas Autoridades portuarias son accionistas del puerto seco. Solo con el puerto de Valencia se producen 29 frecuencias semanales. Por este corredor pasa prácticamente el 30% del tráfico ferroviario de mercancías entre el centro peninsular y el puerto. Además de Renfe, prestan servicio varios operadores privados (Transitía Rail, Continental Rail, Tracción Rail, Logitren, Acciona Rail y Comsa). Ahora se plantea la plataforma alternativa de Azuqueca-Yunquera.

La especificación técnica que requiere una vía de Alta Velocidad para permitir el tráfico mixto (trenes de pasajeros y trenes de mercancías), es la carga por eje, que debe ser como mínimo de 22,5 toneladas. En el caso de los túneles de Pajares, la vía va montada en placa y, por lo tanto, cumple este requerimiento. El ancho de la vía para mercancías, en el caso de Asturias donde la vía termina en un puerto marítimo, tiene que ser ibérico (1668 mm), puesto que este es el ancho de toda la red de mercancías y del material móvil de la península Ibérica. En España se ha instalado un tercer carril en una de las dos vías de algunos tramos Valencia-Castellón y Vandellós –Tarragona porque los trenes de mercancías que circulen por el Corredor Mediterráneo continuarán hacia Francia por la LAV Barcelona-Figueras-Perpignan. En el caso de los trenes de pasajeros, los trenes de CAF, Talgo y otros pueden, sin pararse, cambiar la separación entre ruedas gracias a la tecnología desarrollada en nuestro país, la más avanzada del mundo.

Las infraestructuras ferroviarias que acceden a Asturias definidas en las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T) y que pueden ver en los mapas que publica la Comisión Europea en "TEN Tec Information System", prevén líneas especializadas hasta León, que son la nueva LAV para pasajeros y la convencional que pasa por Ávila para mercancías, y a partir de León la variante de Pajares se planifica para tráfico mixto.

Las traviesas ya instaladas en la Variante de Pajares por el lado de León son polivalentes, y las que se ven apiladas en la boca de Los Pontones, también. Ello quiere decir que las vías se pueden instalar para un ancho u otro y cuando la demanda de tráfico lo requiera, cambiar. En el caso de la Variante las opciones son aún mayores, pues algunos técnicos que colaboran con la P.T.T.P. proponen que un túnel se dedique al tráfico de mercancías en ancho ibérico y el otro a pasajeros en ancho internacional. Las posibilidades son múltiples.

En las propuestas, que alcanzan el grado de exigencia, porque las vías de la Variante se instalen con ancho internacional tal vez esté sobreactuando el éxito de D. Francisco Alvarez Cascos con la inclusión en el programa de Redes Transeuropeas del Transporte del año 2004 del proyecto prioritario nº 19 (PP 19), que permitió una aportación masiva de ayudas del Fondo de Cohesión al desarrollo de la red de Alta Velocidad en España y, entre otros, acometer la Variante de Pajares. Pero este proyecto, por el que Loyola de Palacio se batió con su conocido empeño en el Parlamento europeo y en el Consejo, se titulaba "Interoperabilidad de las líneas de alta velocidad en la Península Ibérica" y ya preveía la problemática de la diferencia del ancho de vía ibérico con el de una gran parte de Europa y las soluciones técnicas posibles que son las que se están adoptando.

La P.T.T.P. considera que el tema del ancho de vía debe dejarse a los criterios técnicos y lo que los ciudadanos debemos exigir es que, quien nos gobierna, elija la solución que mejor responda a los intereses generales de Asturias. En términos técnicos, mantener la vía convencional desde Madrid a León en ancho ibérico para el tráfico de mercancías y desde León a los puertos de Gijón y Avilés también en ancho convencional para tráfico mixto a través de la Variante de Pajares, ofrece todas las garantías para dar un servicio ferroviario de gran calidad a Asturias. El objetivo del programa actual "Conectar Europa" es que en 2030 esté desarrollada la red Básica de las TEN-T y por lo tanto disponemos de tiempo para continuar progresando en lo que más beneficie a Asturias, con la confianza de que las soluciones que se están adoptando no hipotecan el objetivo futuro.

El debate que realmente necesita Asturias es el de impulsar los servicios logísticos asociados al movimiento de mercancías en nuestros modernizados puertos, que dan contenido a las importantes infraestructuras de las que pronto vamos a disponer. Si no nos planteamos que el Atlántico es una gran plataforma de intercambios de personas, mercancías, información y cultura, tal vez podamos ir de Asturias a Madrid en 3 horas, pero será para quedarnos allí.