## Política europea del transporte.

La política europea del transporte está definida en el Libro blanco de 2011 **Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system**[[1]](#footnote-2)**, cuyo objetivo principal es la reducción del 60% las emisiones de CO2 del transporte en 2050, para lo que debe, entre otras medidas, transferir el 50% del tráfico de pasajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril, con un hito del 30% en 2030.**

**Propone para ello el desarrollo de la Red Transeuropea del transporte (RTE-T) y un nuevo sistema de tarificación de las infraestructuras (*smart tarification*) que promocionen los modos de transporte más sostenibles.**

**Para el desarrollo de las RTE-T los objetivos son: a) cohesión, b) eficiencia, c) sostenibilidad, d) aumento de los beneficios para los usuarios (ver Artículo 4 del Reglamento (UE) 1315/2013**[[2]](#footnote-3) **).**

**Se aspira a un espacio único ferroviario europeo, con una red que tenga unas características uniformes y unos sistemas de control o explotación también equiparables. Para ello, a través de las llamadas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad**[[3]](#footnote-4)**, se definen las características comunes que deben reunir los diferentes subsistemas que conforman el ámbito ferroviario. Se refieren al material móvil (locomotoras y vagones), infraestructura, energía, control, mando y señalización (destacando el ERTMS), seguridad, operación y servicios telemáticos. Su implementación habrá de ser progresiva en las líneas existentes (conforme se vayan haciendo acondicionamientos o mejoras) y son ya obligatorias en las líneas de nueva construcción (con las debidas excepciones).**

**De todas formas, se ha diseñado una Red Básica dentro esa RTE-T que prioriza las actuaciones para conseguir la uniformidad o interoperabilidad. Reúne aquellos tramos ferroviarios principales, de mayor densidad de tráfico, y de interés estratégico**[[4]](#footnote-5)**. Para ellos, se establece el horizonte de 2030 para su adaptación total a la uniformidad propugnada (aunque ya hoy este objetivo está en revisión por su complejidad).**

**El tramo entre Palencia y Gijón y por tanto, la Variante de Pajares, está incluido en esa Red Básica y debería ser totalmente adaptado para ese año 2030**[[5]](#footnote-6)**. Se está pendiente de realizar una revisión de los corredores establecidos como prioritarios y existe la posibilidad de incluir este tramo (Palencia-Gijón) en el corredor Atlántico, lo que propiciaría la financiación europea para las necesarias adaptaciones de los diferentes subsistemas y conseguir un corredor plenamente adaptado según los estándares establecidos.**

**Nótese que interoperabilidad no va ligado a ancho de vía, y es necesario destacar que la ETI-STI sobre el subsistema infraestructura (Reglamento Comisión 1299/2014), reconoce los anchos de vía 1435, 1520, 1600 y 1668 como interoperables, y establece algunas condiciones específicas en cada caso. Bien es cierto que en el caso de la red básica, las nuevas líneas ferroviarias se tenderán con un ancho de vía nominal de 1435 mm *excepto en los casos en que la nueva línea sea una extensión de una red con un ancho de vía distinto y esté separada de las líneas ferroviarias principales de la Unión****[[6]](#footnote-7)*

* **La puesta en servicio de la Variante de Pajares debe cumplir con los objetivos fundamentales establecidos en la política europea de transportes: eficiencia, sostenibilidad, cohesión, aumento de beneficios para los usuarios (todos los usuarios: también las mercancías).**
* **La puesta en servicio de la Variante de Pajares puede cumplir con los objetivos de interoperabilidad independientemente del ancho de vía que se establezca.**

## ****No sólo viajeros, también mercancías.****

Como ya se ha indicado, la política europea del transporte establecida a partir del Libro Blanco del Transporte, propugna una transferencia desde la carretera al ferrocarril de hasta el 50% del tráfico de pasajeros y de mercancías.

Hace un especial hincapié en el caso de las mercancías, y en la consecución de un amplio grado de complementariedad entre los diferentes modos.

En 2016, el Tribunal de Cuentas de la UE, en su informe 08, llama la atención sobre que la evolución del transporte de mercancías por ferrocarril no avanza por la buena vía. Este tribunal, encargado de velar porque los fondos que aporta la Unión Europea a los distintos programas/proyectos se destinen y sean efectivos en el cumplimiento de los objetivos de la Unión, hace mención en este informe a la Variante de Pajares, lo que refleja la importancia que se da a esta infraestructura.

España ha desarrollado desde hace unos cuantos años una importante política de mejora de los servicios de larga distancia para pasajeros. Se ha creado una nueva red ferroviaria de alta velocidad, la de mayor extensión de Europa, y la segunda del mundo, sólo por detrás de la china. Se solapa con la preexistente, y se conecta a esta en determinados puntos con cambiadores automáticos de ancho para los trenes adaptados.

En lo referido al transporte de mercancías por ferrocarril, España se mantiene a la cola de los países europeos, con un exiguo 4% de cuota de mercado para el ferrocarril. Este porcentaje no mejora, entre otras cosas, porque el ingente flujo inversor en la alta velocidad no ha repercutido en absoluto en el transporte de mercancías (salvo en la liberación de surcos en las redes existentes por disminución de servicios de viajeros por ellas al trasladarse a las nuevas líneas) y más bien al contrario, se ha sufrido una merma importante en el mantenimiento de las líneas clásicas, las que utilizan los trenes de mercancías.

Es evidente que Asturias necesita de una mejora en las comunicaciones ferroviarias, tanto para viajeros, como también para mercancías. Muchas veces se argumenta que las mercancías no necesitan velocidad ni tiempo. Es un error de notable magnitud. Las cadenas logísticas cada vez tienen más influencia en los costes, que continuamente se intentan disminuir y optimizar. Si además la mejora de las conexiones ferroviarias permiten o dan opción a que se establezcan nuevos tipos de tráfico, mejor que mejor.

* Asturias necesita una mejora de las comunicaciones ferroviarias, no solamente para los trenes de viajeros, sino también para los trenes de mercancías, para mejorar las cadenas logísticas y poder incluso captar nuevos tráficos.
* Los objetivos de la política europea de transportes son claros en este punto y favorecen y propugnan claramente esas mejoras.
* Los enormes costes aportados en la construcción de la Variante deben ser aprovechados cuanto antes y tanto para viajeros como para mercancías.

## Definiendo la alta velocidad

Existe una cierta confusión, a veces deliberada, en lo que se refiere al concepto de alta velocidad ferroviaria.

Para empezar, no se debería emplear el término AVE. No es más que una marca comercial de Renfe con el que bautiza algunos de sus servicios por líneas de alta velocidad. Alvia, es otro de esos nombres, para servicios que circulan a alta velocidad por líneas de alta velocidad y que, por ejemplo, llegan a diario hasta Gijón.

Un tren de alta velocidad es aquel que como su nombre indica, puede alcanzar altas velocidades en líneas convenientemente adaptadas. Un tren de alta velocidad podría circular por líneas que no están adaptadas para alta velocidad. La normativa europea también define como debe estar concebido el material rodante para garantizar una circulación continua y segura

-a velocidades mínimas de 250 km/h en las líneas construidas especialmente para la circulación a alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo y en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a 300 km/h

-a velocidades del orden de los 200 km/h en las líneas existentes acondicionadas especialmente para permitir la circulación de este tipo de tráfico.

-a la velocidad lo más alta posible en el resto de las líneas.

Una línea de alta velocidad es aquella cuyas condiciones de diseño permiten el desarrollo de altas velocidades por los trenes adaptados a ello. La normativa europea establece una definición clara al respecto[[7]](#footnote-8):

-líneas especialmente construidas para la alta velocidad y equipadas para la circulación a velocidades superiores a los 250 km/h.

-líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad y equipadas para alcanzar velocidades del entorno de los 200 km/h.

-líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso

**Como se observa, en ningún momento se liga la definición de alta velocidad con un ancho de vía concreto, y de hecho, en España hay líneas de alta velocidad con ancho de vía nominal 1668mm (A Coruña-Santiago-Orense) por ejemplo, en el que además al menos en el tramo Coruña-Santiago, circulan trenes de mercancías regularmente.**

* **Una línea de alta velocidad no está condicionada por su ancho de vía nominal. Con un ancho de vía de 1668 mm también se puede tener líneas de alta velocidad.**
* **La conocida como Variante de Pajares es una línea de alta velocidad sea cual sea el ancho de vía que se coloque.**

**Tampoco se establece en las definiciones ninguna condición a la utilización de líneas de alta velocidad por otro tipo de trenes, como pudieran ser los de mercancías. Hay algunas líneas de alta velocidad que por su diseño geométrico, no permitirían el paso de trenes de mercancías (declividades muy elevadas). Sin embargo, lo más normal es que el diseño permita compatibilizar ambos tipos de circulación (trenes de mayor velocidad y trenes más lentos). Otra cuestión es que la explotación se haga exclusivamente con trenes de viajeros o no. En este caso, sobre todo influye el grado de saturación y los intervalos entre trenes, que permitan la circulación de unos y otros en condiciones de seguridad adecuadas, o en su caso, la circulación de los mercancías se restringe a los horarios de menor tráfico de viajeros. Existen suficientes ejemplos de varios tipos de explotación de líneas de alta velocidad con trenes de mercancías.**

* **La Variante de Pajares está diseñada para tráfico mixto, y debe aprovecharse desde el primer momento para permitir la circulación de trenes de viajeros y de trenes de mercancías.**

**La mayoría de túneles de base construidos en Europa, similares a los de la Variante de Pajares, están diseñados para compatibilizar ambos tipos de tráfico: San Gotardo (2x56 km), Loetchberg (35 km, 20 de los cuales con un solo túnel en servicio), Mont Ceneri (2x15,4 km), Simplón (2 x20 km), Zimmerberg, Eurotúnel (3x50 km), o en construcción de Brenner (2x56 km), Mont Zenis (2x57 km).**

**Loetchberg, soporta 50 trenes de pasajeros a una velocidad máxima de 250 km/h y unos 70 trenes a 100-120 km/h. San Gottardo, 50 trenes de pasajeros a máxima 250 km/h y unos 200 trenes de mercancías entre 100-140 km/h.**

* **No hay ningún impedimento para compatibilizar el tráfico de viajeros de alta velocidad y el de mercancías. En España ya hay ejemplos (línea Barcelona-Frontera Francesa).**

## Planificación. Progresividad.

Cuando la infraestructura de la Variante de Pajares ya lleva bastante tiempo concluida, aún estamos a vueltas con la definición de la superestructura, de su ancho de vía, o de su uso. No es admisible esta falta de planificación y de rigor.

Esta falta de planificación ha llevado a situaciones poco deseables y cercanas al despilfarro en las inversiones. Muchas de las obras de nuevas líneas de alta velocidad han consistido practicamente en la duplicación de trazados existentes. Pese a los reducidos servicios existentes, se utilizan además únicamente para trenes de viajeros. Situaciones como la del corredor del Mediterráneo, o la propia Variante, son ejemplos palmarios de esa falta de planificación. O que decir de las estaciones de León o de Gijón, con situaciones provisionales en base a proyectos que ni existían.

Ningún país avanzado puede hacer una gestión adecuada de sus inversiones si estas se realizan sin una visión de largo plazo. No puede entenderse la obra como un fin en si mismo y debe existir una proporcionalidad entre el coste-beneficio de lo que se pretende realizar.

Una adecuada planificación permite definir un horizonte final, conforme al cual diseñar las nuevas infraestructuras y sus elementos. Ello permite la realización de actuaciones de manera progresiva, conforme a unas prioridades, y de acuerdo a las disponibilidades presupuestarias. Permite definir situaciones provisionales reales, sin que se llegue a que lo provisional se convierta en definitivo. Permite evitar situaciones complejas por un mal diseño. Permite en definitiva poder hacer una adecuada gestión de los dineros públicos.

No es admisible que una infraestructura que ha costado más de 3.000 millones de euros esté parada, sin dar servicio, porque no se sabe todavía cómo se va a concluir o cómo se va a explotar. No son admisibles retrasos innecesarios como los de la Variante.

* Es necesario abordar las obras con una adecuada planificación, a muy largo plazo, para evitar indefiniciones, incompatibilidades, duplicidades, cambios sobre la marcha…
* No es lógico que cuando ya hay instalados varios kilómetros de vía, se decida sobre la marcha cambiar de idea. No estamos jugando con una maqueta de trenes, estamos hablando del dinero de todos.

Cuando se pone en servicio una nueva línea ferroviaria, o un tramo de ella, este debería ser compatible con los tramos con los que enlaza. Todos los principios económicos y de sentido común, dicen que este tipo de inversiones han de aprovecharse lo antes posible y ello solamente se logra con esa compatibilidad.

* **Para admitir una situación provisional, debe saberse cuál va a ser el periodo de provisionalidad y no dejar para el libre albedrío lo que se vaya a hacer.**

En el caso de la Variante es especialmente relevante esta cuestión. Para los viajeros no hay tanto problema, pues la tecnología de cambio automático de ancho de vía está más desarrollada y hay soluciones que ya se utilizan.

Para los trenes de mercancías en cambio ese desarrollo aún es incipiente. Se está probando un sistema de cambio automático específico para ejes de vagones de mercancías. Se trata de un sistema distinto y no compatible con los usados en viajeros. Pero además, persiste el problema de las locomotoras para las que aún no está desarrollado ningún sistema específico para grandes cargas -existen bogies que equipan las cabezas tractoras de los trenes de la serie 130 (Talgo) o los bogies de las series 120-121 (CAF).

Las maniobras que se necesitarían para poder hacer transitar un tren de mercancías por la Variante serían lo suficientemente complejas como para que económicamente y en tiempo no se pudiesen aprovechar las indudables ventajas que supondría el nuevo trazado si hubiese continuidad con el resto de la red. Y no sólo una maniobra, sino dos: una en Pola de Lena-Campomanes, y otra en La Robla-León.

Pero es que además, se precisarían tres locomotoras para realizar un solo convoy: una hasta Pola de Lena-Campomanes; otra para atravesar la Variante; y una tercera para continuar desde La Robla-León hacia el destino nuevamente por vía de ancho convencional.

* No es de recibo que sea peor el remedio que la enfermedad. No supone ningún beneficio tener que realizar una serie de complejas maniobras que encarecen la logística del transporte y no sacan partido de los ahorros que supone el nuevo trazado.
* Otras situaciones similares, también “provisionales” se han solucionado con vías de ancho convencional: líneas en Galicia, Sevilla-Cádiz, líneas en Extremadura actualmente colocándose la vía…
* Las traviesas polivalentes garantizan un futuro cambio de ancho al estándar cuando sea necesario.

## Máximo aprovechamiento desde el principio

Una infraestructura como la de la Variante de Pajares, que ha costado más de 3500 millones de euros, ni puede ni debe dejarse sin uso indefinidamente, y cuando entre en uso, debe hacerlo con el máximo aprovechamiento posible. La sociedad debe exigir el máximo aprovechamiento de lo invertido y buscar los máximos retornos posibles para su beneficio.

Carece de todo sentido económico que la infraestructura construida vaya a aprovecharse por un número reducido de trenes (10 o 12 trenes de viajeros al día como máximo en el periodo inicial), mientras los trenes de mercancías no pueden utilizar el nuevo trazado y tienen que seguir viajando por el viejo trazado.

Los costes de mantenimiento en uno u otro caso son similares (se estima un incremento de un 20% si circulan trenes de mercancías por los túneles). Los cánones de mantenimiento deberían cubrir al menos esos costes. Evidentemente, con 12 trenes solamente no se cubren. Y si el razonamiento es el contrario, es decir, los cánones que se establezcan para cada tren deberían cubrir los costes de mantenimiento, implicaría una importante elevación del coste de los billetes, no asumible.

* Una inversión tan elevada como la realizada en la Variante no puede quedar ociosa durante tiempo indefinido, ni puede quedar reducida a usos marginales o residuales. Económicamente no es sostenible.

Todos los túneles de base de Europa construidos recientemente, de características similares a Pajares, se destinan a tráfico mixto de pasajeros y mercancías. Además, se está consiguiendo un alto rendimiento en su uso. Por ejemplo, Loetchberg soporta 50 trenes de pasajeros y unos 70 trenes de mercancías al día. Y San Gottardo, unos 50 trenes de pasajeros y casi 200 de mercancías.

* Las decisiones que se tomen en la Variante deben permitir un máximo aprovechamiento de la infraestructura. No deben condicionar el uso por parte de los trenes de mercancías. No deben retrasar más la utilización de la infraestructura ya terminada.

## Sinergias. Nuevos tráficos. Competitividad

Abrir la Variante de Pajares permitiendo el paso fácil de trenes de mercancías no implica que mañana tengamos una retahíla de ellos esperando para circular por ella. Si se mantiene abierta la actual rampa de Pajares (que sería lo recomendable al menos en una primera fase), quizás algunos tráficos, analizando los costes de circular por uno o por otro trazado, elijan seguir por la rampa. Otros tráficos, en los que el factor tiempo pueda ser más relevante, podrían elegir utilizar la Variante. Todo ello condicionado lógicamente a los cánones de circulación que se establezcan.

* La Variante de Pajares debe poder integrarse en la red ferroviaria con la mayor complementariedad posible. No debería suponer un elemento aislado dentro de un entramado.
* Lo ideal es que en la primera fase de explotación los trenes puedan elegir entre un trazado u otro, dependiendo de los costes.

Lo más importante de que por la Variante puedan circular trenes de mercancías sin complicaciones (sin cambio de ancho de ejes y sus correspondientes maniobras y costes de material y explotación), es que se abre la posibilidad de crear nuevos tráficos. Hoy en día no existe un tráfico de transporte combinado por la rampa de Pajares. Entendemos por transporte combinado el de mercancías en contenedor que pueden utilizar además del tren, el barco y/o el camión.

La globalización económica es evidente y los transportes masivos de mercancías a nivel mundial son crecientes. El puerto de Gijón o el de Avilés, gracias a la apertura de la Variante, podrían apostar con mayor fuerza por este tipo de tráficos de gran potencial, aprovechando la importante mejora de tiempo que supondría el nuevo trazado.

Hoy, por la rampa de Pajares, un tren de mercancías hasta Palencia tarda una hora y media más desde Gijón que desde Santander. Con la Variante de Pajares ese tiempo se vería reducido a tan sólo unos 40 minutos. Esta ya es una diferencia que puede asumirse por los puertos con sus tarifas u otros servicios complementarios. Es tan sólo un ejemplo de que la variante representa una importante mejora en el posicionamiento no solamente de los puertos, sino en general de las empresas y economía asturianas.

* La Variante de Pajares mejora notablemente el posicionamiento competitivo de Asturias, de su economía y de sus puertos.
* La generación de nuevos tráficos es vital para unos puertos que hasta ahora están volcados en el movimiento de graneles que poco a poco van viéndose mermados por diversas circunstancias (por ejemplo el abandono del carbón como combustible que paulatinamente se está imponiendo).
* El sector logístico está poco o nada explotado en nuestra región y es uno de los sectores de mayor proyección en la actualidad. No se debería llegar tarde a este campo.

Las ampliaciones de los puertos de Gijón y Avilés, la conocida como Zalia (zona de actividades logísticas que hasta el momento está vacía), esperan por un empuje decidido que sin duda podría ofrecer la Variante.

La autopista del mar que hubo en su día y que se busca recuperar es otro de los ámbitos en los que se puede trabajar. Actualmente se están desarrollando ampliamente las conocidas como autopistas ferroviarias, en las que se realizan transportes de camiones o semirremolques sobre vagones ferroviarios. Si además se combina la autopista del mar con una posible autopista ferroviaria la intermodalidad es total.

Los ajustados gálibos de los túneles de la rampa de Pajares no favorecen este tipo de tráficos en la actualidad. La apertura de la Variante de Pajares ofrecería unos gálibos en el corredor lo suficientemente holgados para permitir este tipo de tráficos.

* La Variante de Pajares supondría un importante acicate para la creación de tráficos tipo “autopista ferroviaria”. Se podrían complementar incluso con una o varias “autopistas marítimas”.

El Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea aboga precisamente por este tipo de intemodalidad y la favorece claramente frente a otro tipo de actuaciones.

De cara a la revisión de los corredores prioritarios de la Red Ferroviaria Transeuropea, sería muy interesante poder presentar para este tramo Palencia-Gijón posibles tráficos de este tipo, que sin duda serían muy bien vistos desde la UE. Solo la apertura de la Variante y su aprovechamiento inmediato con trenes de mercancías de un modo fácil lo permitiría.

* Es muy importante incluir el tramo Palencia-Gijón en el Corredor Atlántico (de cara a obtener ayudas europeas para su transformación, mejora y conversión a la total interoperabilidad. Con tráficos de tipo combinado y multimodales se impulsaría decididamente la “candidatura”.

## Participación pública

Cuando la infraestructura ya está concluida, y parte de la superestructura ya está instalada, resulta que se están tomando decisiones que implican cambios en lo que se pretende instalar. Es una clara muestra de la falta de planificación. También es muestra de que se están tomando decisiones de forma improvisada.

Todo ello, además de ruborizar a cualquiera medianamente razonable, implica unos costes económicos por lo que hay que rehacer, pero también por los retrasos que suponen, por los desajustes que implican y por las complicaciones en la explotación posterior que se originan.

El caso de la Variante de Pajares es paradigmático.

El sistema ferroviario español lleva años carente de una adecuada planificación. Pero es que además, se está coartando la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre las infraestructuras. Francia por ejemplo tiene un sistema por el que las grandes infraestructuras son sometidas a amplios periodos de información pública y de aportación. En España por el contrario, estamos en un sistema que funciona principalmente por periodos electorales, con planificaciones netamente partidistas y sin consenso que son modificadas sobre la marcha según convenga.

* Se necesita una planificación de infraestructuras rigurosa y consensuada que evite cambios de última hora o improvisaciones.

En este sentido no se puede despreciar la participación de los técnicos, o mejor, no es posible hacerlo sin la participación de los técnicos. La sociedad ha invertido mucho dinero en su formación y capacitación, y no pueden ser apartados de este tipo de decisiones. La política tiene su cabida, pero debe dejar sitio también a los técnicos, complementándose en todo caso.

Se está jugando con mucho dinero y no se pueden tomar decisiones exclusivamente políticas, lo que implica que sean partidistas, o en algunos casos caprichosas (“yo quiero que sea blanco porque el otro quiere que sea negro…”).

* Estamos viendo como incluso se intenta desprestigiar al ámbito técnico cuando expresa razonadamente su posición sobre la Variante. Los argumentos fundamentados son los únicos que pueden apoyar decisiones de semejante trascendencia.
* Para tomar una decisión de esta complejidad es necesario poner sobre la mesa todos, absolutamente todos los condicionantes, todos los imponderable, todas las consecuencias, todos los pros y todos los contra, no solamente políticos, sino técnicos, económicos, sociales, medioambientales, de sostenibilidad etc.

## Acelerar plazos puesta en servicio

Las ventajas que puede aportar la Variante de Pajares al sistema ferroviario son evidentes. Por eso, su puesta en servicio no debe dilatarse más de lo que ya se ha hecho. Debe ser prioritario terminar la infraestructura y ponerla en funcionamiento lo antes posible.

Se han invertido más de 3500 millones de euros que hasta ahora están “muertos”, “sin producir”, sin aportar ningún tipo de beneficio y costando dinero de mantenimiento aunque no se usen.

* No se puede permitir que tan elevada inversión no tenga aprovechamiento y aún se den plazos de tres o cuatro años para su puesta en servicio.
* La sociedad ha confiado una ingente cantidad de su dinero para esta obra y requiere que cuanto antes se pueda utilizar y se pueda beneficiar de ella.

## Evitar complejas soluciones “provisionales”

Cuando se hace una obra se debe pensar en las situaciones provisionales que requiere, pero también y fundamentalmente, en la situación definitiva para facilitar la posterior explotación, sin que lo diseñado y construido la restrinja.

En el caso de la Variante, la decisión que se tome sobre las vías y su ancho condicionará radicalmente su explotación.

Si se escoge el ancho estándar, será necesario instalar un cambiador de ancho en las proximidades de Pola de Lena a fin de que los trenes se puedan incorporar a la red convencional. En este caso, los trenes de mercancías tienen muy complicado poder utilizar la Variante de Pajares. Se necesitaría un sistema de cambio automático de ancho de los ejes en los vagones de mercancías (hay un sistema aún en fase de homologación) y en las locomotoras (alternativamente, podría cambiarse de locomotora con las consiguientes maniobras tanto en Pola de Lena como en León; no hay un desarrollo al respecto para realizar el cambio automático de ancho en una locomotora de carga). El material específico supone un sobrecoste y el tiempo de las maniobras aminora, cuando no neutraliza, los ahorros que supondría el nuevo trazado.

Si se escoge el ancho convencional, no se necesitaría ningún elemento de cambio de ancho en los ejes, y por tanto no se necesitaría maniobras, siempre que se usen locomotoras bitensión. No se necesitaría material específico ni se penalizarían los tiempos del viaje.

* El ancho estándar es irrenunciable para la Variante y para el resto del eje Palencia-Gijón: al estar incluido en la Red Básica Europea, debe llegarse a la total interoperabilidad y homogeneidad en el horizonte 2030 (posiblemente se revise por los retrasos que se observan).

El problema surge cuando se pretende instalar ancho estándar en la Variante sin tener en cuenta el resto de la red que no está adaptada (solamente estaría adaptada con ancho estándar desde León para viajeros).

Otra zona de complejidad se situaría entre León y La Robla con la necesidad de compatibilizar en este tramo el ancho convencional existente con el ancho estándar que discurriría por la Variante. Las soluciones de tercer carril son caras y complejas en explotación y mantenimiento. Se debería minimizar su uso a lo estrictamente imprescindible.

Se agranda el problema cuando esta provisionalidad se va a prolongar en el tiempo *sine die*, pues no existe ninguna planificación para la transformación del resto del eje y que exista finalmente una aprovechamiento total de la Variante.

* Cualquier decisión sobre las vías y su ancho en la Variante debe tener en cuenta el resto de la red y el posible aprovechamiento del nuevo trazado por parte no sólo de los trenes de viajeros (que lo pueden hacer sea cual sea el ancho elegido) sin por parte también de los trenes de mercancías.

Estamos viendo demasiadas soluciones provisionales que se dilatan en el tiempo y dos de ellas, por ejemplo, nos afectan directamente: Gijón y León. Sin plazos concretos de finalización no es razonable plantear ningún tipo de solución provisional.

* Adoptar ahora ancho convencional en la Variante permite un aprovechamiento inmediato y permite evitar complejas soluciones de explotación provisionales. Además, está garantizado un posible cambio de ancho de vía rápido cuando el resto de la red esté en condiciones de homogeneizarse al ancho estándar.

El Grupo de Trabajo de Ferrocarriles de la Demarcación en Asturias del Colegio de Caminos, Canales y Puertos ha propuesto recientemente una solución intermedia consistente en la instalación de ancho convencional en un túnel y ancho estándar en el otro. Esta solución intermedia permitiría aprovechar las ventajas de una y otra opción. Los trenes de alta velocidad podrían llegar en ancho estándar hasta Pola de Lena y de ahí continuar en ancho convencional hasta Gijón. Los trenes de mercancías podrían aprovechar la otra vía. Solamente habría que estudiar adecuadamente los gráficos de circulación para optimizar el número de trenes en las dos vías únicas que resultarían.

* Una solución intermedia, con un túnel con cada ancho de vía permitiría reconciliar las que parecen posiciones inamovibles y cumplir con todas las expectativas: una vía en ancho internacional llegando hasta Pola de Lena y un aprovechamiento por parte de los trenes de mercancías del nuevo trazado y los beneficios asociados.

## Otros túneles. La Rampa de Pajares.

Ya se ha mencionado que otros túneles de base similares, construidos en Europa y recientemente puestos en servicio (y algún otro que todavía se está construyendo), están siendo aprovechados por trenes de alta velocidad (hasta 250 km/h) y también por trenes de mercancías, además en un número bastante elevado. El número de circulaciones es bastante elevado en todos los casos.

En Pajares debe suceder lo mismo: debe haber un aprovechamiento inmediato tanto por parte de los trenes de viajeros, como por parte de los trenes de mercancías.

La actual rampa, al igual que sucede con los trazados a los que los túneles base “sustituye” podría seguir en servicio con fines estratégicos. Quizás ciertos tráficos deberían pasar por el actual trazado por cuestiones de seguridad en los largos túneles de la Variante. Pero tampoco es desdeñable el carácter estratégico de su pervivencia. En caso de incidencia en los túneles, la Variante sirve de trazado alternativo sin que se interrumpa totalmente el tráfico ferroviario.

* No se debe despreciar el carácter estratégico de mantener en servicio el actual trazado por la rampa de Pajares.

No obstante, este es un punto controvertido y que precisa de un estudio de detalle, dada la dificultad que ofrece el actual trazado y los costes de mantenimiento debidos a su antigüedad y sistemas constructivos.

Estamos hablando continuamente de Variante, y tenemos que tener claro la definición de variante: Según la RAE, una de sus acepciones dice “desviación provisional o definitiva de un trecho de una carretera o camino”. Nuestra Variante nació para sustituir el trazado por la rampa, que con los años se ha ido quedando obsoleto. Según las decisiones que se tomen, la Variante será una variante de verdad, o será un trazado nuevo y no podrá seguir tomando ese nombre.

* La Variante debe poder asumir la mayoría de los tráficos del actual trazado ferroviario entre Asturias y la Meseta. Y actualmente la mayoría de los tráficos son de mercancías, y por tanto, la Variante debe poder asumir también la mayoría de los tráficos de mercancías del actual trazado. No hacerlo sería prostituir su diseño.
1. https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\_ [↑](#footnote-ref-2)
2. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> [↑](#footnote-ref-3)
3. **ETI o bien TSI por las iniciales en inglés- que elabora la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) y que hace obligatorias la Comisión mediante Reglamentos.** [↑](#footnote-ref-4)
4. Dentro de esta red, además, se han creado una serie de corredores, que se consideran de mayor importancia, y que pueden participar de forma prioritaria en la financiación europea. [↑](#footnote-ref-5)
5. Reglamento UE 1315/2013- capítulo III, artículo 38, apartado 3: “(…) los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para que la red básica se desarrolle con objeto de cumplir lo dispuesto en el presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2030”. [↑](#footnote-ref-6)
6. Reglamento 1315/2014, artículo 39, apartado 2)a)iv. [↑](#footnote-ref-7)
7. Directiva 96/48/CE de 23 de julio de 1996. [↑](#footnote-ref-8)