# ANÁLISIS REALIZADO POR LA P.T.T.P. DEL RECLAMENTO DE LA UE SOBRE EL “MECANISMO CONECTAR EUROPA 2021-2027” (MCE II) POSTERIOR AL ACUERDO PARLAMENTO EUROPEO-CONSEJO DEL 13 DE MARZO DE 2019 Y SU IMPACTO EN ASTURIAS

El análisis que realiza la **P.T.T.P**. se refiere al impacto sobre **las Redes Transeuropeas del Transporte (RTE-T)**, pero es importante considerar que el MCE II se refiere también a las Redes Transeuropeas de la ENERGÍA (RTE-E) y del sector DIGITAL, donde se ofrecen oportunidades dignas de consideración.

## INCLUSIÓN DE ASTURIAS EN ELCORREDOR ATLÁNTICO DE LA RED BÁSICA

* **Asturias** ha sido incluida en el **Corredor Atlántico de la red básica**. En la definición del Corredor (ver parte III del Anexo del Anexo del Reglamento) , se distinguen el “**alineamiento**”, “**las secciones transfronterizas**”(cross border links) y” **las secciones que faltan**” (missing links)
* En el “**alineamiento**” se cita la sección **León-Gijón**. Se refiere no solo al ferrocarril, sino también a la carretera y la infraestructura marítima. Explícitamente menciona también las “plataformas logísticas multimodales “ (**ZALIA**),puertos marítimos, terminales ferrocarril-carretera y conexión con aeropuertos en la red básica. En el capítulo de “**indicadores**”(KPIs) para le evaluación de los proyectos, se pone en valor por primera vez el concepto de “**transregional**”,cuando señala como mérito la inclusión, tanto en la red básica como en la red global, de conexiones “**cross border regionales**”[[1]](#footnote-2) (**Pajares**).También considera como mérito la existencia de plataformas multimodales (**ZALIA**), puertos marítimos (**Gijón y Avilés**), conexión con aeropuertos y terminales ferrocarril-carretera en el “**alineamiento**”.
* En lo que se refiere a las “**secciones transfronterizas**”, en Asturias no existen en los alineamientos terrestres, pero hay que señalar que el MCE II refuerza la importancia de las “**autopistas del mar**”, poniendo el foco especialmente cuando potencian el transporte marítimo a corta distancia (“Short Sea Shipping”,SSS) **transfronterizo**. Se pone por lo tanto en valor el caracter “**transfonterizo**” de las Autopistas del mar y es importante para su cofinanciación por el MCE II , dado que podría llegar, bajo las condiciones del artículo 14.2.c) ,al 50%
* En lo que se refiere a las “**secciones que faltan**”, no se cita una nueva línea ferroviaria AVE “Pola de Lena-Gijón”. La falta de referencia en las “secciones que faltan” no la excluye de la cofinanciación del MCE II, pero no permite valorar el proyecto como “prioritario”[[2]](#footnote-3).

En las “**secciones que faltan**”, tanto en el Corredor Atlántico como en el Mediterráneo, se ha añadido un proyecto llamado ”**Interoperabilidad de las líneas ferroviarias no-UIC en la Península ibérica**” y entre las acciones elegibles se añadió la frase “con vistas a incrementar el tráfico de mercancías incluyendo sistemas de cambio automático de ancho de ejes”. Tales proyectos podrían recibir también una tasa de cofinanciación de hasta el 50% [[3]](#footnote-4)

* **Dos grandes categorías de acciones elegibles**: El MCE II distingue dos grandes categorías de acciones elegibles:
* Las que se podrían definir como “**Infrestructuras físicas**”necesarias para desarrollar una red “interoperable” y “multimodal”(redes de carreteras, ferrocarriles, puertos, etc)
* Las que podríamos definir como “**Infraestructuras conceptuales**”, tales como las acciones en apoyo de **las autopistas del mar** (con el foco en SSS transfrontera ), sistemas de aplicaciones telemáticas, transporte de mercancías sostenible, nuevas tecnologías e innovación, puntos de suministro de carburantes alternativos y otras .

Con relación a estas dos categorías, se prevé destinar el **60%** del presupuesto del MCE II[[4]](#footnote-5) ( € 18.369 millones) a las “Infraestructuras físicas” y el **40%** (€ 12.246 millones ) a las infraestructuras conceptuales. La cantidad indicada para el segundo tipo de acciones es significativamente elevada, lo cual indica que la Unión europea quiere dar gran importancia a la optimización del uso de las infraestructuras físicas[[5]](#footnote-6)

Por otra parte , el MCE II introduce el nuevo concepto de **uso dual civil-militar** de las infraestructuras [[6]](#footnote-7)

Las dos categorías de infraestructuras, física y conceptual, son importantes para Asturias, porque se potencian las “**autopistas del mar**” y porque el uso dual civil-militar puede contribuir a eliminar las barreras (gálibos y otras) para desarrollar las “**autopistas ferroviarias**”[[7]](#footnote-8).

Muchas acciones, en particular “**puertos marítimos**” son preferentes también para la “red global” y ello es importante para el puerto de Avilés.

Finalmente, los indicadores del MCE II valoran la **sinérgia** entre distintos tipos de acciones. Podría pensarse, por ejemplo, en sinérgias del tipo autopistas ferroviaris + autopistas del mar+ ZALIA +conectividad digital+puertos 4.0. En definitiva, que es preciso plantear estrategias de movilidad en lugar de proyectos de infraestructura aislados.

1. El concepto cross border había sido hasta ahora transnacional y por primera vez figura transregional [↑](#footnote-ref-2)
2. Contrasta con el Corredor Mediterráneo, en el que se incluye como sección que falta el ferrocarril Almería- Murcia y como sección transfronteriza la línea ferroviaria Barcelona-Perpignan. Esta última es llamativa, puesto que existe una línea de alta capacidad (AVE+mercancías) de construcción muy reciente y con baja circulación [↑](#footnote-ref-3)
3. La instalación del triple hilo en una de las dos vías es la solución que se aplica en varios tramos del Corredor Mediterráneo y ADIF tiene gran experiencia

   La propuesta del MCE II sobre ”**Interoperabilidad de las líneas ferroviarias no-UIC en la Península ibérica**” “con vistas a incrementar el tráfico de mercancías incluyendo sistemas de cambio automático de ancho de ejes”, que con gran probabilidad introdujo España, podría tener por objetivo potenciar el sistema OGI de cambio de ancho de ejes en vagones de mercancías. Tal sistema no conviene a Asturias, porque no es válido para locomotoras, requiere un nuevo parque de vagones y porque limita la capacidad de los túneles de Pajares, dado que aumenta 2 ton el peso muerto de cada vagón para unos túneles con pendiente elevada (hasta 20 por 1000).En el caso de Asturias, parece preferible prolongar hasta Gijón/Avilés el triple hilo que actualmente se instala en la vía este entre León y Pola de Lena, con lo cual pueden circular trenes desde Asturias hacia Francia (ancho estándar) o al resto de la Península (ancho ibérico) [↑](#footnote-ref-4)
4. Presupuesto provisional, que queda sujeto al Brexit y a la negociación de las “perspectivas financieras” que completará el Parlamento europeo que surja de las elecciones del 26 de mayo de 2019 [↑](#footnote-ref-5)
5. Redes inteligentes con menos hormigón [↑](#footnote-ref-6)
6. Tal vez sea el pago para financiar el MCE II con hasta € 6.500 millones del “cluster” de defensa [↑](#footnote-ref-7)
7. Transporte de vehículos pesados montados sobre plataformas ferroviarias. El Ministerio de Fomento lanzó un concurso público para lanzar este tipo de autopistas y ya entró en funcionamiento la línea Barcelona-centro de Europa. Está prevista la línea Vitoria- Francia [↑](#footnote-ref-8)