

# **CONSIDERACIONES AL ARGUMENTARIO SOBRE LOS USOS DE LA VARIANTE DE PAJARES Y SU PUESTA EN SERVICIO EN EL PLAZO MÁS BREVE POSIBLE, DE 27 DE NOVIEMBRE DE 2017.**

## **AL PUNTO 1.**

Conforme con el planteamiento.

La rampa de Pajares no tiene necesariamente que olvidarse, ya que previos los estudios de costes y utilidades correspondientes podría pasar a tener otros usos o (turismo, transporte de mercancías en régimen de pequeña velocidad, suministros de graneles reiterados, etc.), pues sus peajes siempre serían más baratos para los operadores ferroviarios que los de la variante. Naturalmente para ello debería resolverse antes la problemática que se refleja en el punto 11 del documento.

## **AL PUNTO 2.**

Dentro de la aceptación de la transferencia de tráfico de mercancías al ferrocarril, discrepo en los términos (exigencias) porcentuales en los que el Libro Blanco los establece. Igualmente estoy en desacuerdo con los establecidos para la migración de tráfico de viajeros.

La disminución de emisiones de CO<sub>2</sub> -que naturalmente definiendo- no tiene única consecución mediante el alcance de las transferencias establecidas. Especialmente el transporte por carretera en general ha mostrado amplios y evidentes avances en la disminución de emisiones en los últimos años. Al mismo tiempo, en el caso de viajeros y a la par que se aumenten tales avances, debe implementarse aún más el uso del transporte colectivo (por carretera y/o por ferrocarril); y en el de mercancías debería tenderse fundamentalmente hacia una transferencia al ferrocarril de las mercancías peligrosas por sí mismas o por su incidencia en la red vial (combustibles, químicos, vehículos, etc.).

El establecimiento de *“(...) un nuevo sistema de tarificación de las infraestructuras (“smart tarification”) que promocionen los modos de transporte más sostenibles”* no me parece adecuado, pues todos los sistemas de transporte (y no solo el ferrocarril) deben ser sostenibles, y a todos ellos deben dirigirse acciones a tal fin. La penalización de unos u otros medios influirá en la elección de los consumidores o clientes, y coartará su libertad de elección, pudiendo encontrarnos ante una limitación, e incluso obstrucción de la misma.

Los consumidores, es decir los demandantes de transporte, deben elegir libremente entre la oferta que mejores condiciones les proporcione o que mejor satisfaga sus necesidades, dentro de la necesaria sostenibilidad de los medios.

Por lo demás, conforme con los términos en que se redactan las conclusiones de este punto.

### **AL PUNTO 3.**

Con independencia de mi conformidad a las conclusiones de este punto, debe considerarse que el parque español actual de material remolcado de mercancías es de ancho ibérico. Por lo tanto hay que definir cómo será en el futuro, lo cual dependerá en gran medida de la distribución porcentual (carretera-ferrocarril) y de las necesidades de transporte de mercancías por las redes ibéricas y estándar.

### **AL PUNTO 4.**

Con las salvedades que se indican en otros comentarios, me parece correcto que el transporte de mercancías use la variante de Pajares, pero en ancho ibérico.

### **AL PUNTO 5.**

Los datos indicados, y que se refieren a los grandes túneles de las redes ferroviarias europeas pueden inducir a error interpretativo si no se consideran dos cuestiones que influyen directamente en el alto grado de utilización de aquellos:

- A) En la Unión Europea no existe el problema de España que su red la compone una malla de ancho ibérico y otra estándar (no contemplamos los inferiores a este último). Por lo tanto el transporte de mercancías debe circular por el único ancho existente.
- B) Igualmente en los países de la Unión, el transporte de mercancías en ferrocarril tiene un porcentaje sobre el total absolutamente superior al español. Consiguientemente el uso de los túneles ferroviarios ha de mostrar altos índices.

En cuanto al uso de la variante de Pajares como “Autopista ferroviaria” no abrigo muchas esperanzas por cuanto que el trazado de la Autopista del Huerna no resulta especialmente dificultoso aunque sea mejorable, el paso de la carretera al tren (y viceversa) implicaría algún desvío de ruta, y finalmente

habría un aumento del tiempo de desplazamiento, o lo que es lo mismo disminución de la velocidad comercial.

Los tráficos ferroviarios de los túneles alpinos resultan mucho más intensos que los de Pajares. Para ellos, resulta muy importante que el sistema de mando y control E.R.T.M.S. permita cantones de 2'5 minutos. La realidad es que, si bien es importante que en la variante de Pajares los sistemas técnicos sean avanzados, los tráficos reales permitirán muchos espacios diurnos sin utilización.

#### **AL PUNTO 6.**

Sobre todo ha de considerarse que las mercancías pueden viajar de noche, que es cuando la ocupación de la red es menor.

El modelo alemán no lo considero aplicable a España, habida cuenta de la menor densidad de población en general, y también por las relaciones radiales, que es como está estructurado en su inmensa mayoría el sistema ferroviario español.

La travesía polivalente es la solución idónea teniendo en cuenta la indefinición sobre el momento de la migración al ancho estándar.

En general, y no sólo den el caso de la variante de Pajares, en lo que hace a la circulación de mercancías por la red estándar, compatibilizándola con el servicio de viajeros, ha de considerarse la incidencia que ello tiene en cuanto al coste de mantenimiento de la infraestructura por razón del mayor tonelaje de las composiciones de mercancías, hasta determinar si resulta adecuado mantenerlo o utilizar la red ibérica.

Por lo demás, conforme con los términos en que se redactan las conclusiones de este punto.

#### **AL PUNTO 7.**

Dado que en este punto se trata del Corredor Atlántico de la Red Básica, y por extensión de la sección Palencia-León-Oviedo-Gijón/Avilés, también debería considerarse -en el sentido de "*tener en cuenta*"- también la inclusión del puerto de Avilés, que no se cita en el texto.

#### **AL PUNTO 8.**

Totalmente de acuerdo, bien entendido que *“Los trenes A.V.E. de ancho de eje variable circulan a la misma velocidad en el ancho ibérico que en el estándar”* siempre que la infraestructura y superestructura sea la adecuada para Alta Velocidad.

**AL PUNTO 9.**

Completamente de acuerdo.

**AL PUNTO 10.**

Conforme.

**AL PUNTO 11.**

De acuerdo.

La razón de la discriminación frente al País Vasco, como todos sabemos, tiene su razón de ser en motivaciones de índole política por apoyo de los partidos regionales al gobierno central, como en el caso de los Presupuestos Generales del Estado en su pasada edición.

**AL PUNTO 12.**

Es el problema endémico de la ocupación de las líneas AVE españolas, unida a la política tarifaria aplicada, que sólo se concibe con subvenciones gubernamentales encubiertas (las cuentas de RENFE han sido inaccesibles hasta ahora, pero son oscuras).

La negociación siempre es positiva, pero en este caso creo que las tarifas vendrán impuestas por ADIF.

**AL PUNTO 13.**

De acuerdo, pero no solamente para las infraestructuras ferroviarias, sino también para el resto de ellas.

**AL PUNTO 14.**

Expongo mis serias dudas a que el tramo Pola de Lena-Oviedo-Gijón/Avilés/Langreo llegue a ser algún día únicamente de ancho estándar, apoyándome no sólo en el concepto coste de la inversión, sino también en el retorno económico-político-social de la misma en una Comunidad Autónoma de un millón de habitantes con demografía a la baja, y sin expectativas de variar el rumbo.

Es más, manifiesto mis -igualmente serias- dudas en relación a que el tramo Pola de Lena-Gijón (ni menciono Avilés), llegue a contar con ancho estándar que coexista con el ibérico. Las razones son básicamente dos: El coste, ya de por sí elevado para su implantación por carecer del espacio físico necesario para ello; y la necesidad de construir una nueva estación en Oviedo ya que la actual no dispone de capacidad para albergar vías estándar, ibéricas y métricas.

Teniendo en cuenta lo anterior, considero que la variante de Pajares debe permanecer en ancho ibérico, así como la red interior asturiana.

#### **AL PUNTO 15.**

Las estrategias de movilidad y de transporte, así como las inversiones que afecten a aquellas deben estar interrelacionadas con todos los agentes implicados.

En todo caso, habría que contar con el puerto de Avilés también como *“nodo básico”*.

#### **AL PUNTO 16.**

Conforme con la conclusión; y también con la máxima de que se debe contar siempre con la opinión de los expertos en las materias relacionadas con el proyecto.

#### **AL PUNTO 17.**

Conforme con los dos primeros párrafos; pero no con el final ya que no creo en su contenido.

6 de Diciembre de 2017.