**Oviedo, 27 de Noviembre de 2017**

# ARGUMENTARIO SOBRE LOS USOS DE LA VARIANTE DE PAJARES Y SU PUESTA EN SERVICIO EN EL PLAZO MÁS BREVE POSIBLE

**RESUMEN DE LOS ARGUMENTOS**

* El **PLANTEAMIENTO** de la **P.T.T.P** es conforme con la política de movilidad sostenible de la Unión Europea, cuyo objetivo más importante para muchos años es la reducción de las emisiones de CO2 del 60% en el horizonte 2050.
* La Unión europea define 5 anchos de vía nominales: 1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm y 1668 mm.Por lo tanto el ancho ibérico de 1668 mm es también europeo y se establece como prioritario que la red ibérica vaya migrando al ancho estándar de 1435 mm dentro de una planificación ordenada.
* Los objetivos de la política europea del transporte son de un orden superior a los de la instalación previa de las vías de la variante de Pajares con el ancho estándar de 1435mm.
* El Tribunal de cuentas de la UE ha publicado un informe que llama la atención porque “el transporte ferroviario de mercancías no avanza por la buena vía”, en el que cita la variante de Pajares.
* Todos los grandes túneles de base de Europa se destinan al tráfico de pasajeros en alta velocidad conjuntamente con el de mercancías a la velocidad convencional.
* La apertura previa de uno de los 2 túneles permite satisfacer la demanda de tráfico de pasajeros y mercancías durante varios años. Las instalaciones del segundo túnel pueden completarse con el primero en servicio y cumpliendo las especificaciones técnicas sobre seguridad en túneles.
* Según las orientaciones y la práctica europea, existen dos modelos de alta velocidad. En las secciones ferroviarias con grandes túneles, los dos modelos convergen en el de tráfico mixto de pasajeros y mercancías
* El Coordinador europeo para el Corredor atlántico propone en el “Plan de trabajos” instalar traviesa polivalente para migrar desde el ancho ibérico (1668 mm) al estándar (1435 mm) cuando la planificación ordenada de la red lo permita.
* Las prestaciones de la línea ferroviaria León-Gijón para pasajeros, son superiores con ancho de vía ibérico (1668 mm) que con estándar (1435 mm), puesto que se evita una parada suplementaria en el posible cambiador de ancho de ejes de Campomanes.
* La instalación de un tercer carril entre León y la Robla es muy compleja e innecesaria. De acuerdo con lo expuesto anteriormente, debe instalarse traviesa polivalente .
* El prototipo de cambiador de ancho de ejes para trenes de mercancías está en fase de desarrollo y no se justifica para que los trenes deban atravesar la Variante.
* La antigua rampa ferroviaria de Pajares no ofrece ni las condiciones técnicas ni de seguridad para continuar en servicio y su rehabilitación sería un gasto superfluo.
* El uso de la Variante para tráfico exclusivo de pasajeros no responde a los criterios coste/beneficio para este tipo de inversiones públicas. El tráfico conjunto con las mercancías mejora sensiblemente los parámetros económicos, sin reducir las prestaciones para los trenes de pasajeros.
* Las infraestructuras ferroviarias deben proyectarse para el uso que se les va a dar. Los cambios a medio recorrido pueden comprometer las prestaciones
* La variante ferroviaria de Pajares y la ampliación del Musel responden a la misma estrategia de crear un eje ferroviario, que junto a la red de carreteras , conviertan a los puertos asturianos en plataformas logísticas del Atlántico. La actividad export/import de España es fundamentalmente marítima y por ello es muy importante que la variante de Pajares conecte el Corredor Atlántico con los puertos marítimos de Asturias
* La consulta al pública es fundamental para la toma de decisiones por parte de los gobernantes en la nueva “gobernanza europea”