

CORREDOR 360º ¹



LA MOVILIDAD DEL FUTURO

“PLAN DIRECTOR” DEL CORREDOR ATLANTICO EN SU EXTENSIÓN A ASTURIAS

Contribución de la Plataforma Tecnológica de Túneles Pajares (P.T.T.P)

El Corredor Atlántico extendido a Asturias es de gran importancia para el futuro socio-económico de la región. Se trata de una serie de infraestructuras que deben integrarse para conectar Asturias con el resto de Europa y del mundo, siguiendo la estrategia de movilidad sostenible e inteligente², que encauce el transporte europeo hacia los objetivos del Pacto Verde.

Ante la demanda social del noroeste de España para la definición del “**plan director**” del corredor Atlántico Noroeste y ante la necesidad de poner en marcha acciones concretas, la P.T.T.P. aporta este documento basado en los principios que rigen las Redes Transeuropeas del Transporte y que se refiere a la sección de Asturias del Corredor ,puesto que es la más avanzada y que debe completarse mediante un “**plan de acción**” avalado por el Gobierno de España y comprometido con la Comisión europea.

La P.T.T.P. toma esta iniciativa porque considera que el fin de toda infraestructura no es su construcción, sino el uso posterior en condiciones óptimas de operación.

¹<https://esmovilidad.mitma.es/evento/corredor-360deg>

²https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&format=PDF

LA IMPORTANCIA DEL EJE MADRID-VALLADOLID-GIJÓN/AVILÉS DEL CORREDOR ATLÁNTICO, COMO MOTOR DEL CRECIMIENTO DE ASTURIAS

Los puertos marítimos son las fronteras de España. Por los puertos transitan más del 80 % de las mercancías que entran/salen del país. El acceso del ferrocarril y de la carretera a los puertos tiene gran importancia estratégica.

Los puertos de Gijón/Avilés son la puerta de entrada/salida al gran espacio atlántico, en el que se sitúan las áreas económicas más importantes de Europa y del mundo.

Los puertos marítimos son los motores del crecimiento y Asturias dispone de buenas condiciones para un importante desarrollo industrial, que debe aprovechar las oportunidades del “Green deal Industrial Plan”, con sus dos componentes del “Next Zero Industrial Act” y del “EU Critical Raw Materials Act”.

Es el momento de los “servicios logísticos integrados” tierra-mar. Es preciso atraer empresas de servicios logísticos, pero ello requiere dinamizar la actividad económica de la región.

✓ LAS GRANDES OPORTUNIDADES DEL MOMENTO QUE NO PERMITEN DEMORA

Desde la publicación el 6 de junio de 2018 de una Nota de prensa en la que el Gobierno autonómico dice que “ *El Principado, Galicia y Castilla y León celebran la decisión de la Comisión Europea de incorporar el noroeste español al corredor atlántico de transporte de mercancías, lo que supondrá incrementar su competitividad económica y capacidad logística*” y desde que el Ministerio de Fomento presentó, el 20 de febrero de 2019, el Corredor Atlántico extendido al noroeste, no se ha elaborado un “**Plan director**” de la sección León-Gijón/Avilés del Corredor Atlántico en su paso por Asturias.

El 6 de marzo de 2023, el recién nombrado “Comisionado del Gobierno” para el Corredor Atlántico, Sr José Antonio Sebastián, hizo una presentación general del Corredor en Oviedo y anunció que el “**Plan director**” no se podía elaborar hasta la aprobación de la revisión de las “Orientaciones para el desarrollo de las Redes Transeuropeas del Transporte”. La P.T.T.P. se ha dirigido a los servicios de la Comisión europea, que le han informado que dicha revisión podría aprobarse en el primer semestre de 2024 (Presidencia belga del Consejo). No es aceptable, por lo tanto, esperar a mitad de 2024 para elaborar el “**Plan director**” en la sección asturiana, cuyos elementos y principios básicos por otra parte están bien definidos.

El “Comisionado” del Corredor Atlántico debe definir los elementos fundamentales del “Plan director” del Corredor en la sección León-Asturias, lo antes posible.

El 26/09/2023 se abrió la convocatoria 2023 del Mecanismo Conectar Europa para ayudas a proyectos, con un presupuesto de €7.000 millones. Será la última gran convocatoria del MCE para 2021-2027 y por lo tanto el “Comisionado” debe definir y promover la presentación de los proyectos de Asturias.

El “Plan director” del Corredor Atlántico en Asturias está bien definido y los proyectos que lo conforman tienen la madurez suficiente para ser presentados a la convocatoria CEF 2023.

ES EL MOMENTO DE ACTUAR, por las razones siguientes:

- ✓ Para finales del presente año está anunciada la **puesta en servicio del nuevo acceso ferroviario a Asturias**, que es parte fundamental del Corredor Atlántico

extendido al noroeste. Con este acceso, los puertos de Gijón/Avilés hacen frontera con los grandes puertos europeos , que son el origen/destino de 7 de los 9 Corredores europeos. Tal puesta en servicio ofrece muchas ventajas competitivas a los puertos de Asturias sobre otros del Atlántico noroeste y también sobre la frontera Irún-Hendaya. Existen las condiciones para potenciar una estrategia combinada, sector público-sector privado, de servicios logísticos integrados



- ✓ **Es necesario Completar el Corredor Atlántico Multimodal** en el eje Madrid-Valladolid-León-Gijón/Avilés. El citado “eje” puede ofrecer servicios ferroviarios de alta capacidad desde su puesta en servicio, pero requiere actuaciones para que su eficacia y eficiencia sean cada vez mayores y respondan a las especificaciones de los “Corredores europeos”.Las secciones que faltan son adaptar a la alta capacidad³ el tramo ferroviario Pola de Lena-Gijón/Avilés, incluir las autopistas A-6 y A-66 en la “red básica” de las RTE-T e incluir un terminal ferrocarril-carretera (RRT) de las RTE-T en la ZALIA . Las infraestructuras de acceso a los puertos y a ZALIA, como son en este momento el “**vial de Jove**”, son también de gran importancia para la interoperabilidad y la eficiencia entre los distintos “modos del transporte” (carretera, ferrocarril, puertos,aeropuertos)
- ✓ Además, son necesarios otros proyectos para la **sostenibilidad** de la movilidad en Asturias , tales como instalaciones de recarga de carburantes alternativos, sistemas inteligentes de transporte, sistemas telemáticos, parkings seguros,etc. Estos proyectos corresponden al sector privado o público/privado.
- ✓ **Es necesario participar en la tercera gran convocatoria de proyectos del Mecanismo Conectar Europa (MCE)**, que se abrió el 26 de septiembre de 2023 hasta el 30 de enero de 2024.El Ministerio de transportes debe presentar los proyectos que afectan a Asturias. Tal como se dijo en el InfoDay de la Convocatoria CEF 2023, el 11 de octubre de 2023,esta será la última convocatoria del período 2021-2027, con un presupuesto de unos € 7.000 millones y el Gobierno del Principado y el “Comisionado” deben hacer lo

³ El término alta capacidad significa, en una línea “mixta” por la que circularán trenes de viajeros y trenes de mercancías, la adaptación de la línea convencional actual a la alta velocidad y que permita al mismo tiempo el tráfico de mercancías.

necesario para que Asturias no quede excluida, como ocurrió en las convocatorias de 2021 y 2022.

SUSTAINABLE & SMART MOBILITY STRATEGY

Amended CEF-T work programme 2021-2027 of 25/7/2023

- **Clarifications of eligibility in certain funding priorities** based on lessons-learned from calls 2021 / 2022
- **Budget frontloading:** total CEF budget for calls exhausted in 2024 (possible reflow calls later in the MFF)
- **2 additional standard calls for proposals** (General and Cohesion envelopes) in 2023 and 2024:
 - Call 2023: EUR 7 billion
 - Call 2024: EUR 2,55 billion (no budget for 'Completion of the TEN-T' under General envelope)
- **Call for proposals Military Mobility 2023** using remaining budget (EUR 790 million): evaluation ongoing
- **Alternative Fuels Infrastructure Facility:** 5th cut-off on 7/11/2023 (EUR 640 million remaining), plus follow-up in 2024 to be determined
- Additional EUR 390 million for **technical assistance actions**

European Commission | Mobility and Transport

En particular, debe presentarse la ejecución de las obras para adaptar a las especificaciones de los Corredores europeos la sección ferroviaria “Pola de Lena-Gijón/Avilés”, pues figura como prioridad en la “*lista indicativa de enlaces pendientes predeterminados*” en el Anexo III del Reglamento (UE) 2021/1153 sobre el Mecanismo Conectar Europa

El pasado 11 de octubre de 2023 la Agencia CINEA presentó la convocatoria. Puede verse en el sitio de la Agencia y los temas y presupuestos son:

2023 CEF Transport Calls for proposals	General Envelope Indicative Budget (EUR)	Cohesion Envelope Indicative Budget (EUR)
Projects on the Core Network For projects addressing railways, inland waterways, maritime and inland ports as well as road, rail-road terminals and multimodal logistic platforms	<u>COREGEN</u> (4 topics) 2 695 000 000	<u>CORECOEN</u> (4 topics) 2 800 000 000
Projects on the Comprehensive Network For projects addressing railways, inland waterways, maritime and inland ports as well as road, rail-road terminals and multimodal logistic platforms	<u>COMPGEN</u> (4 topics) 250 000 000	<u>COMPCOEN</u> (4 topics) 350 000 000
Smart and Interoperable Mobility For projects addressing smart and interoperable applications for transport including River Information Services, VTMS, EMSWe, ERTMS, SESAR, ITS, eFTI, DATA and New Technologies and Innovation	<u>SIMOBGEN</u> (12 topics) 400 000 000	<u>SIMOBCOEN</u> (1 topic) 150 000 000
Safe and Secure Mobility For projects addressing adapting the transport infrastructure for Union external border checks purposes, safe and secure parking infrastructure and improving transport infrastructure resilience	<u>SAFEMOBGEN</u> (3 topics) 100 000 000	<u>SAFEMOBCOEN</u> (3 topics) 150 000 000
Sustainable and Multimodal mobility For projects addressing Motorways of the Sea and multimodal passenger hubs	<u>SUSTMOBGEN</u> (2 topics) 100 000 000	
	Total: 3 545 000 000	Total: 3 545 000 000

El Ministerio de Transportes (MITMA) y sus organismos ADIF, Puertos del Estado, INECO , tienen la responsabilidad de presentar las solicitudes de estudios y obras para Asturias en la convocatoria 2023 del MCE

El Gobierno del Principado de Asturias tiene que motivar al Ministerio de Transportes para que se presenten las solicitudes, pudiendo incluir las suyas , previa autorización del MITMA

El sector privado puede presentar solicitudes para las infraestructuras que le son propias, como por ejemplo puntos de suministro de carburantes alternativos bajos en carbono, recarga de vehículos eléctricos y otras en régimen de Asociación Público-Privada

✓ La revisión de las **Orientaciones para el desarrollo de las Redes Transeuropeas del Transporte (RTE-T)**.

Las citadas "**Orientaciones**" definirán las RTE-T en los próximos 10-15 años y es por lo tanto muy importante que Asturias esté correctamente reconocida. El Consejo de Transportes del 5-6 .12.2022 alcanzó un Planteamiento general (General approach) para la negociación .Hay que lamentar que las solicitudes transmitidas al Gobierno de Asturias por distintas asociaciones de la sociedad civil ,no fueron atendidas por el Ministerio de Transportes.Tales solicitudes tienen una lógica indiscutible y es importante que durante las negociaciones del "trílogo" España consiga que se rectifique.

Tales solicitudes son:

- ✓ En lo que se refiere a la "**red ferroviaria**", debe quedar constancia⁴ de que la línea "Pola de Lena-Gijón" permanece en la "red básica de pasajeros" como "**línea a adaptar a la alta velocidad**" y que permanece también en la "red básica de mercancías".
- ✓ La línea ferroviaria **Villabona-Avilés** debe figurar en los mapas del Anexo 1 y 2 de las "Orientaciones" revisadas, como líneas de la "**red básica extendida**".
- ✓ En lo que se refiere a la "**red básica**" de las **carreteras** , debe incluirse como tal el alineamiento **Madrid-Valladolid-León-Gijón**, que actualmente figura como "**red convencional**". Ello debe quedar reflejado en los mapas de los Anexos.
- ✓ En lo que se refiere a la "**red convencional**" de las **carreteras**, la conexión de Asturias con León por el suroccidente, que incluiría la sección Oviedo-Cangas del Narcea (A-63,AS-15)-Villablino-Ponferrada(A-6), no existe en las RTE-T,con lo que no puede recibir ayudas del MCE. Sin embargo, España solicitó a la Comisión la inclusión de la sección Puebla de Sanabria(A-52)-Bragança alegando que es una sección transfronteriza ES-PT.Existe por lo tanto un buen argumento para que esta conexión con Portugal se extienda hasta Asturias por el suroccidente

⁴ Debe quedar constancia mediante carta a la Comisión europea , que se suprime la solicitud que hizo España en 2021, con motivo de la preparación de las Orientaciones, que decía: "*to replace the planned high-speed lines on the core network with the existing conventional lines for the following sections: Pola de Lena-Oviedo-Gijon*". Tal solicitud sería una marcha atrás, puesto que en los mapas del Reglamento (UE) 1315/2013 sobre las Orientaciones en vigor , se dice "A transformar en ferrocarril de alta velocidad". La transformación prevista incluye muchas prestaciones, como son ERTMS, el suministro de energía y otras contenidas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad ferroviaria (ETIs) y que son muy necesarias en esta sección por la que circularan trenes de cercanías, media y larga distancia y mercancías.

- ✓ En lo que se refiere a los **Terminales Ferrocarril-Carretera (RRT)** , debe incluirse la **ZALIA** en el cuadro del Anexo 2 y en los mapas de la red básica⁵.

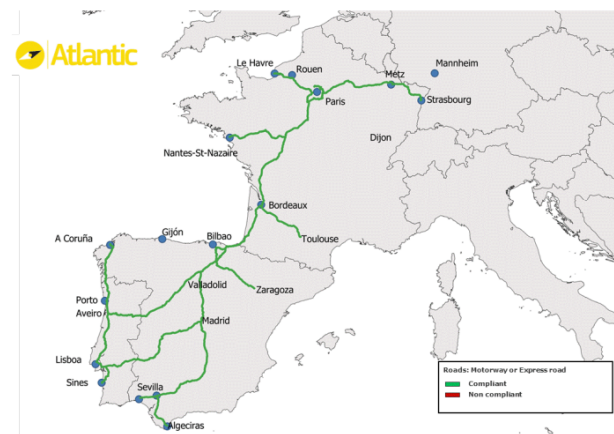
Hay que señalar que la carretera seguirá jugando un papel relevante, pero para que sea sostenible es preciso descarbonizar la movilidad, mediante la introducción de combustibles alternativos muy bajos en carbono. Es necesario ,por lo tanto, el despliegue de infraestructuras de recarga y las instituciones europeas han adoptado ,el 25/07/2023, la llamada “new Regulation for the deployment of alternative fuels infrastructure” (**AFIR**)⁶ que se deberá cumplir.

En otros aspectos, las nuevas “orientaciones” pueden ser muy favorables para Asturias, como se detallará más adelante.



Atlantic TEN-T Core Network Corridor
5th Work Plan

Figure 11 : Compliance with road requirements by 2030



Es necesario a corto plazo:

Confirmar la permanencia de la sección ferroviaria Pola de Lena-Gijón en la “Red de pasajeros a adaptar a la alta velocidad” e incorporar como “red básica extendida” la sección Villabona-Avilés.
Incorporar las autopistas A-6 y A-66 a la red “básica” de las “Orientaciones para el desarrollo de las RTE-T”.
Incorporar la ZALIA en la lista de Terminales Ferrocarril Carretera (RRT), a lo cual Asturias tiene derecho dado que el Reglamento en vigor, (EU) 1315/2013 establece que cada unidad territorial NUT 2 puede tener una RRT.
Para ello el Ministerio de Transportes de España debe solicitarlo a la Comisión europea. Tal solicitud es urgente porque la revisión de las “Orientaciones” están en avanzado estado de aprobación y si no está en las actuales, tampoco en las orientaciones revisadas .

⁵ En este momento, a efectos de las RTE-T, la ZALIA no existe

⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1867

El Gobierno del Principado debe solicitar al Ministerio de Transportes la definición precisa y la planificación de los trabajos para el desarrollo del Corredor en su extensión Valladolid-León-Gijón. El 5º Plan de trabajos del Coordinador europeo ⁷, publicado el 7/10/2022, confirma las ausencias señaladas en este documento.

- ✓ **La estrategia española sobre “Movilidad segura, sostenible y conectada” (es-movility)⁸ y muy en particular: el eje 6 “Cadenas logísticas intermodales”⁹ y el eje 7: “Conectando Europa y conectados al mundo”¹⁰**

En particular, la iniciativa “**Mercancías 30**” contenida en el eje 6¹¹ de “**es-movility**”

Es preciso que Asturias consiga nuevos avances en estas estrategias e iniciativas” y se pueda beneficiar de la asignación de €6.667 millones de inversión pública para infraestructuras de transporte en España, previstos en el **Componente 6** del PRTR .

Es necesario:

Incorporar Asturias en los ejes 6 y 7 de la estrategia “Movilidad segura, sostenible y conectada” (es-movility).

Incorporar Asturias en la estrategia “Mercancías 30” e incluir los puertos de Gijón y Avilés como nodos logísticos de las “autopistas ferroviarias” interiores (ancho ibérico). Se propone modernizar desde Gijón/Avilés una vía en ancho UIC para conectar Asturias con Jundiz (Vitoria-Gasteiz) y con ello incorporarse a la autopista ferroviaria internacional del Corredor Atlántico

- ✓ **La Componente 6 del Plan de recuperación de Transformación y Resiliencia (PRTR) “Movilidad sostenible, segura y conectada”¹²**

Este componente incluye: 1) *Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos*, 2) *Mejorar la logística y la intermodalidad* y 3) *Digitalización y sostenibilidad del transporte* . Dispone de un presupuesto de €6.667 millones. Asturias ha sido excluida de las infraestructuras que financia esta Componente del PRTR, según alega el Ministerio por falta de madurez en los proyectos. Asturias debe participar en las medidas que implemente el MITMA para mejorar la logística y la intermodalidad. Dada la importancia del transporte marítimo, es preciso poner en servicio líneas regulares de transporte marítimo a corta distancia que puedan beneficiarse de los “ecoincentivos” para transferir cargas de la carretera al mar.

Asturias debe desarrollar , en base a la iniciativa Mercancías 30 ¹³ una

⁷[file:///C:/Users/User/Downloads/atlworkplanvweb%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/atlworkplanvweb%20(4).pdf)

⁸<https://esmovilidad.mitma.es/>

⁹<https://esmovilidad.mitma.es/ejes-estrategicos/cadenas-logisticas-intermodales-e-inteligentes>

¹⁰<https://esmovilidad.mitma.es/ejes-estrategicos/conectando-europa-y-conectados-al-mundo>

¹¹https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022_05_documento_final_mercancias_30_.pdf

¹²<https://planderecuperacion.gob.es/politicas-y-componentes/componente-6-movilidad-sostenible-segura-y-conectada>

¹³[file:///C:/Users/User/Downloads/211015-01%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/211015-01%20(1).pdf)

estrategia logística y de intermodalidad que potencie sus puertos y que potencie también el nuevo acceso ferroviario por la Variante de Pajares

Asturias debe establecer servicios marítimos regulares de corta distancia para beneficiarse de los “ecoincentivos” para la transferencia de las mercancías del camión al barco. Asturias debe recuperar las Autopistas del mar .

Además, a partir del 1.01.2024 los barcos de más de 5.000 ton de carga bruta deberán pagar derechos de emisión de CO2, lo cual promoverá los combustibles alternativos.

Asturias debe combinar las ayudas del Mecanismo Conectar Europa (MCE) para desarrollar las infraestructuras portuarias y combinarlas con las del Componente 6 del PRTR para servicios de transporte marítimo sostenible.

✓ **LAS OPORTUNIDADES DE LAS “ORIENTACIONES” REVISADAS PARA EL DESARROLLO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DEL TRANSPORTE Y LA SELECCIÓN DE LOS PROYECTOS PARA ASTURIAS DE LA CONVOCATORIA 2023 DEL MECANISMO CONECTAR EUROPA.**

La revisión de las Orientaciones para el desarrollo de las RTE-T se enmarca en las medidas para la aplicación del **Green Deal**. La estrategia de movilidad decidida por las instituciones europeas es la [‘Sustainable and Smart Mobility Strategy’ together with an Action Plan](#)¹⁴ y además la Comisión europea ha propuesto el 11 de julio de 2023, el paquete de medidas **“Greening freight transport”**¹⁵.

Las infraestructuras para la movilidad en Asturias tienen que cumplir los dos grandes requisitos de la multimodalidad y de la interoperabilidad. El ferrocarril y la carretera, los puertos y aeropuertos, las plataformas logísticas multimodales, los “hubs” para el transporte de pasajeros en los grandes “nodos” y todo ello con sistemas eficientes de digitalización e inteligencia, tienen que integrarse para ofrecer servicios eficientes y sostenibles. El **Plan director** del Corredor Atlántico en Asturias, tiene que tener en cuenta estos principios.

Las oportunidades para Asturias de las Orientaciones revisadas de las RTE-T

Las orientaciones revisadas, sobre las que ya hay acuerdos importantes en el trípulo Parlamento-Consejo, introducen novedades interesantes para Asturias. El **Plan director** del Corredor Atlántico debe seguir las nuevas orientaciones y algunos progresos importantes, son:

- ✓ Nuevo concepto de **“Corredores europeos del transporte”**, que reemplaza a los **“Corredores de la red básica”**. El nuevo concepto remarca la importancia estratégica de los “corredores” como columna vertebral del desarrollo de las secciones prioritarias de las RTE-T. Ello implica que el Corredor Atlántico en Asturias tiene que responder a especificaciones de alto nivel y ser completado antes de 2030

¹⁴ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en

- ✓ Nuevo concepto de “**red básica extendida**”, que se añade al de “**red básica**”. El fin principal es el de mejorar la operatividad de la “**red básica**” y por lo tanto, el **Plan director** de Asturias tiene que considerar como “**red básica extendida**” y ser completadas antes de 2040, las secciones ferroviarias Villabona-Avilés, Soto del Rey-Langreo y Oviedo-Trubia.
- ✓ **La interoperabilidad ferroviaria**
Las “Orientaciones” revisadas dedican un capítulo específico a la interoperabilidad ferroviaria, con el objetivo de que en el año 2030 se pueda circular en ancho estándar europeo de 1.435mm en toda la red básica y en 2040 en toda la red básica extendida.
Este tema es de especial importancia para Asturias, pues el tránsito del ancho ibérico (1.668 mm) al europeo (1.435 mm) debe estar muy bien planificado y en coherencia con la planificación general de España. No se puede, por ejemplo, dificultar el tráfico ferroviario Asturias-Valencia, que medido en tonxkm, es el más importante de España (transporte de acero para la industria del automóvil).
- ✓ **Las infraestructuras de transporte marítimo y el espacio marítimo europeo**
Las nuevas “Orientaciones” introducen el concepto del “**Espacio marítimo europeo**” y se potencia el transporte marítimo a corta distancia (SSS). Desaparece como tal el concepto de “Autopistas del mar”, que queda englobado en el más flexible de SSS. Ello es una ventaja para los puertos de Gijón y Avilés, que ven favorecidas sus líneas regulares de corta distancia. Los **puertos marítimos** adquieren una nueva dimensión como los grandes “nodos” para el transporte de mercancías. El transporte marítimo es el primer objeto en las estrategias de descarbonización y como ya se dijo anteriormente, a partir del 1.01.2024 los barcos de más de 5.000 ton de carga bruta están sometidos al comercio de derechos de emisión de GEI. La Unión europea ha aprobado el 25 de julio de 2023, como parte de “Fit for 55”, la “FuelEU Maritime Regulation” y la “Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)”¹⁶.
Hay que señalar también que el MCE puede cofinanciar el desarrollo de capacidades y facilidades relacionadas con parques eólicos marinos en los puertos.
- ✓ **Puesta en marcha de las autopistas del mar desde los puertos de Asturias**
Nada impide denominar “Autopista del mar” al servicio de calidad de las líneas regulares mejor organizadas que parten de los puertos de Asturias. Pero un criterio muy importante será la “sostenibilidad” y los puertos deben desarrollar planes para cumplir lo establecido en las nuevas orientaciones, que debe implementarse antes de 2030.
Los barcos que cubran los servicios de las “autopistas del mar” deberían ser NetZero en carbono y ello requiere ser alimentados por carburantes alternativos. En este momento el “amoniaco” y tal vez el “e-metanol”, se están imponiendo como portadores de hidrógeno para el accionamiento de barcos y la P.T.T.P. propone analizar este tipo de combustibles. Los desarrollos técnicos pueden llevarse a cabo en los astilleros de Asturias, creando actividad industrial.

¹⁶https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-green-deal-energy-efficiency-directive-fueu-maritime-regulation-and-alternative-fuel-2023-07-25_en

Por lo tanto, teniendo en cuenta el nuevo Reglamento **AFIR**, los puertos asturianos deberán disponer de instalaciones de carga de carburante alternativos bajos en carbono a los barcos.

La puesta en servicio del nuevo acceso ferroviario a Asturias es la gran ocasión para potenciar la plena incorporación de los puertos al espacio marítimo europeo y desarrollar servicios de “Transporte Marítimo a Corta Distancia (SSS) y a los que ofrezcan mejores prestaciones, darles la etiqueta de Autopistas del mar.

- ✓ **El puerto de Avilés puede optar a ser puerto de la “red básica” e incorporarse al Corredor Europeo Atlántico´**

En las “Orientaciones” revisadas los puertos se van a calificar según criterios de sostenibilidad y no tanto de volumen de tráfico. El hecho de que el puerto de Avilés disponga de infraestructuras que faciliten actividades portuarias relacionadas con parques eólicos marinos y energías renovables, es un potencial a su favor.

El puerto de Avilés debe desarrollar , antes de 2030, un plan de sostenibilidad ,para optar a ser incluido en la red de puertos “básicos” del espacio marítimo europeo.

- ✓ **PLANES DIRECTORES DE LOS PUERTOS**

Es prioritario que , dentro de la **estrategia logística de Asturias**, los puertos definan sus “**Planes directores**” a los horizontes 2030, 2040 y 2050. Los puertos de Asturias han de ser **motores de crecimiento** y deben estar al servicio de su estrategia industrial . Los puertos deben generar valor añadido para la región y hay que preguntarse , por ejemplo, cual es la aportación de la mera transferencia de productos energéticos (carbón y de GNL) de un barco a otro, pasando por el puerto. Es necesario prever, mirando al futuro , los cambios en los tránsitos internacionales de mercancías, productos y servicios, que se derivan de la transición a una economía descarbonizada y en base a ello, planificar cuanto antes las infraestructuras portuarias necesarias.

Los “**Planes directores** “ de los puertos son “**proyectos país**” y deben integrarse dentro de la visión a corto, medio y largo plazo de Asturias

Los puertos marítimos son el motor del crecimiento de Asturias, deben estar al servicio de su estrategia industrial y deben generar valor añadido regional. Los puertos de Gijón y de Avilés tienen que definir sus “planes directores” y los consiguientes “planes de acción” .El Mecanismo Conectar Europa , “InvestEU” y la “Adenda” al PRTR ofrecen instrumentos financieros para su ejecución

- ✓ **ZALIA debe ser la Plataforma Logística Multimodal asociada a los puertos de Gijón y de Avilés**

El primer paso a dar de manera inmediata, es que la ZALIA sea incluida como una Terminal Ferrocarril-Carretera (Rail Road Terminal, RRT), de acuerdo con el Reglamento (UE) 1315/2013, aún en vigor. Asturias, como región NUT2 que es, tiene derecho a disponer de un RRT en las Redes Transeuropeas del Transporte.

El paso siguiente, es que la RRT de ZALIA sea identificada como una Terminal Multimodal de Mercancías (Multimodal Freight Terminal) en las “Orientaciones” revisadas.

De no hacerse de esta manera, la inclusión de ZALIA en las Plataformas Multimodales de Mercancías va a ser muy compleja.

El Gobierno de España debe solicitar lo antes posible, en el marco del Reglamento (UE) 1315/2013, la inclusión de un Terminal Ferrocarril-Carretera (RRT) en la ZALIA e inscribirlo posteriormente como Plataforma Multimodal de Mercancías en las nuevas Orientaciones de las RTE-T.

✓ **La sección ferroviaria Madrid-Asturias debe permitir desarrollar una “Autopista ferroviaria”**

Las “Autopistas ferroviarias” son una solución en progreso para transferir tráfico de la carretera al ferrocarril y resolver con el camión el problema de “la última milla”. Se practica de forma masiva en las líneas ferroviarias suizas y en España ya funciona la línea Barcelona-Amberes.

El Ministerio de Transportes ha realizado un estudio sobre las autopistas ferroviarias en el noroeste de España. No deberían presentarse problemas de gálibo en la sección Madrid-Valladolid-León-Gijón/Avilés, pero el Ministerio no la ha incluido en la lista de autopistas ferroviarias interiores que publicó en el marco de “ Mercancías 30”

Es evidente que el servicio de una autopista ferroviaria debe ser promovido y gestionado por una empresa de servicios logísticos, pero Asturias debe reclamar las infraestructuras necesarias para atraer a estas empresas.

Las autopistas ferroviarias son también origen de actividad industrial y se han obtenido ayudas para la construcción en Asturias de 50 plataformas articuladas para las autopistas ferroviarias¹⁷.

✓ **Gijón y Oviedo están considerados como “nodos urbanos ” de las RTE-T**

Las nuevas Orientaciones realzan la importancia de los “nodos urbanos” como lugares de confluencia de las grandes infraestructuras de transporte.

Las ciudades de Oviedo y Gijón pueden identificarse como “nodos urbanos” de las RTE-T. Tienen que elaborar antes del 31 de diciembre de 2027 un SUMP (Sustainable Urban Movility Plan).

¹⁷ ERMEWA IBÉRICA SL ha conseguido una ayuda de € 6.414.713,04 para la construcción, adquisición y comercialización de cincuenta vagones articulados de seis ejes tipo poche para el transporte de mercancías de autopistas ferroviarias en España. Ha conseguido otro proyecto a nivel nacional ,por valor de € 10.886.269,00, para diseño, fabricación y adquisición de 150 vagones Shimmns de nueva construcción para el sector siderúrgico

El “Corredor Atlántico ferroviario” debe extenderse en Gijón hasta Viesques , con las facilidades financieras que pueden ofrecer el MCE, InvestEU y la Adenda al PRTR a la conclusión del proyecto¹⁸

✓ **Disposiciones para un transporte inteligente y resiliente**

Las nuevas “orientaciones” incluyen un capítulo importante para el despliegue de infraestructuras que mejoren la eficiencia y la sostenibilidad del transporte. Son los llamados Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), las aplicaciones telemáticas, la innovación y el despliegue de estaciones de suministro de carburantes alternativos .

El Mecanismo Conectar Europa (UE) 2021/1153, considera estos proyectos de interés común dentro de la rúbrica “*acciones relativas a una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, multimodal, integradora, accesible y segura desde los puntos de vista operacional y físico*” (Art 9, 2 b), que incluye las acciones de apoyo a las autopistas del mar, dedicando una atención particular al transporte marítimo transfronterizo de corta distancia.

El MCE destinará el 40% del presupuesto 2021-2027 , que es de € 25 807 000 000 a este tipo de acciones. Muchas de ellas pueden ser financiadas por el MCE hasta el 50%, incluidas las autopistas del mar y el transporte marítimo a corta distancia, que son considerados proyectos transfronterizos.

La Comisión tiene abierta, para el período 2021-2023, la convocatoria AFIF para este tipo de proyectos, del tipo llamado “blending call” y con varias fechas de corte al año, la última de las cuales es el 7 de noviembre de 2023. En muchos casos, se trata de proyectos que deben ser cofinanciados por el sector privado o mediante asociaciones público-privadas.

El Gobierno del Principado de Asturias debe motivar a las empresas del sector para la presentación, antes de la fecha de corte del 7.11.2023, de un plan de despliegue de infraestructura de suministro de carburantes alternativos en los puertos , en las autopistas A-6, A-66 y A-8, así como otros puntos relevantes de la red básica en Asturias.

El plan de infraestructuras de suministro debe ser acorde con el Reglamento AFIR y combinar las ayudas de Conectar Europa con las del Componente 6 del PRTR.

ES EL MOMENTO DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRADOS

Las infraestructuras se desarrollan para prestar servicios eficientes y sostenibles. La política europea sobre el transporte se orienta hacia los objetivos del Green Deal y por lo tanto Asturias debe orientar la movilidad hacia este objetivo.

Es el momento de la logística y de los servicios logísticos integrados. El gran modelo de éxito para Asturias puede ser el desarrollo del área de Valencia, con puertos como los de Valencia y Sagunto y plataformas logísticas multimodales como la de Sagunto. La línea ferroviaria de mayor éxito en España es la del puerto seco Coslada (Madrid)-puerto de Valencia. La empresa “Madrid Puerto seco” es la que concentra el mayor tráfico de contenedores y en ella actúan las empresas integradoras de mercancías de España. Parte de estos tráficos se están llevando hacia el puerto de Sines (PT) y la apertura de la variante ferroviaria de Pajares debe ser el gran motivo para poner en

¹⁸ El Gobierno del Principado de Asturias dejó sin ejecutar , en el programa regional FEDER 2000-2006, € 63.393.558 destinados al “Túnel de penetración del ferrocarril de Gijón” (Gran proyecto CCI:2003ES161PR024). Este montante se transfirió al ADIF para las obras de la variante de Pajares. El gobierno del Principado debe solicitar al ADIF que destine este montante al proyecto original.

marcha una estrategia logística en Asturias, en la que el sector empresarial debe ser el protagonista.

En el presente documento, la P.T.T.P. se ha centrado en los servicios logísticos para las mercancías. Es evidente que los servicios para los pasajeros son también muy importantes, pero en estos casos los Ayuntamientos y las agencias de viajes hacen un gran trabajo, las decisiones las adoptan las personas y la actuación de la administración central y autonómica se debería concentrar en la fiscalidad verde para favorecer los modos más sostenibles.

No hay duda de que la reducción de los tiempos de viaje en el AVE y la política de precios, en un país con las distancias de España, van a ser un factor importante para la transferencia de la carretera y el avión, al ferrocarril. En cuanto a los viajes internacionales, debería promoverse el transporte combinado AVE-Aviación, dado que en muchos aeropuertos de Europa hay estaciones AVE con esta finalidad.

LOS “CANONES FERROVIARIOS”

Los “cánones” por el uso de las vías ferroviarias son una parte importante del coste del uso de esta infraestructura. El gobierno del Principado debe negociar unos “cánones” lo más competitivos posible, tanto para los trenes de mercancías como de pasajeros.

Dado que no ha prosperado (de momento) la propuesta de extensión del régimen ETS a los carburantes utilizados en el transporte por carretera, Asturias debe negociar un sistema de “cánones” por el uso de la vía que tenga en cuenta las ventajas medioambientales del ferrocarril.

CONCLUSIONES

Las “Orientaciones” para el desarrollo de las redes transeuropeas del transporte son un acuerdo entre los Estados miembros de la Unión europea para disponer de :

- ✓ redes eficientes, interconectadas, interoperables y multimodales para el desarrollo de infraestructuras ferroviarias, de carretera y de vías navegables interiores y marítimas
- ✓ desarrollar una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, multimodal, integradora, accesible y segura desde los puntos de vista operacional y físico

El “Plan director” del Corredor Atlántico en Asturias debe tener como objetivo los de las citadas “Orientaciones”. En el caso de Asturias, conseguir estos objetivos está **plenamente justificado**, no solo porque la movilidad eficiente y sostenible es fundamental para el desarrollo de la nueva industria que requiere la transición energética y la descarbonización, sino porque los puertos de Asturias son las puertas del espacio marítimo atlántico, al que tienen que acceder las empresas del centro y norte de España. Se trata por lo tanto de “proyectos país” en el marco del proyecto europeo.

La P.T.T.P. considera que el desarrollo de las infraestructuras no es un fin en sí mismo, sino que den un servicio a la sociedad. Por esta razón se ha propuesto hacer esta aportación, para que el gran reto tecnológico que ha sido la construcción y acondicionamiento de los túneles de la variante de Pajares, contribuya al crecimiento social y económico de amplias regiones de España.

