

SOBRE LA PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE DE PAJARES EN ASTURIAS Y EL PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO

Los miembros de la Plataforma Tecnológica de Túneles “Pajares” (P.T.T.P., www.pttp.es) nos congratulamos de la próxima apertura al tráfico del nuevo acceso ferroviario de alta capacidad a Asturias. Como asturianos y españoles es un gran orgullo observar el logro obtenido gracias a nuestro desarrollo científico y técnico. Todos los españoles debemos compartir este gran éxito, pues esta importante obra ha sido un reto tecnológico sin precedentes para la ingeniería española. Todavía hoy “Túneles de Pajares” es el sexto túnel ferroviario más largo del mundo, con todo lo que ello implica de complejidad.

Sin embargo, en este momento de la apertura de la infraestructura tenemos que reafirmarnos en las opiniones que hemos venido defendiendo desde hace mucho tiempo, de forma pública, sobre los usos que deben darse a esta obra y que han sido compartidas por muchos expertos en movilidad. Nos ha llamado mucho la atención que en las declaraciones realizadas por numerosas autoridades políticas y personalidades que se han reunido en Oviedo con motivo de los premios “Princesa de Asturias”, solo se hablara del “AVE” y “ABRIL”, trenes necesarios para el transporte de pasajeros por la red de alta velocidad de Europa y no se hiciera alusión a la verdadera importancia de la nueva infraestructura para el tráfico de mercancías, las operaciones logísticas, la relación entre la Variante de Pajares y nuestros puertos, en definitiva, al motor del crecimiento económico y del empleo en Asturias. Tenemos que partir de que las grandes infraestructuras se justifican por su contribución al desarrollo social, económico y medio ambiental de las regiones que comunican.

Es evidente que el gran eje ferroviario que se pone en servicio desde el centro de España a los puertos de Gijón y Avilés es la gran oportunidad económica y de futuro para Asturias, ahora reforzada por la nueva política industrial europeo del “Green Deal Industrial Plan” que, siguiendo las directrices de REPowerEU propone que el 40% de los equipos que se instalan en Europa para la transición verde sean construidos en territorio EU; que, en lo referente a los materiales críticos, el 10% del consumo anual se extraiga en Europa; que el 40% haya sido procesado en la EU y que el 15% proceda del reciclado. Todo ello implica un fuerte incremento del movimiento de mercancías que deben ser traspasadas, en la medida de lo posible y por razones ambientales, de las carreteras al ferrocarril y al espacio marítimo europeo (las líneas marítimas de corta distancia y las autopistas del mar).

Más allá de las declaraciones de las personalidades en el Hotel de La Reconquista, sorprende también la presentación, realizada el pasado 17 de octubre, por D. David Lucas Parrón, Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, acompañado del Comisionado del Corredor Atlántico, D. José Antonio Sebastián, ante los presidentes de las patronales de Galicia, Asturias y León y que fue seguida por un acto reivindicativo de la CEOE, en Madrid. En aquella presentación, el Sr. Lucas ha dejado constancia de que la “Conexión entre León-Ourense-Vigo es *“Uno de los dos enlaces ferroviarios de Galicia con el centro peninsular y también uno de los principales ejes de mercancías de la zona noroeste”* y, por otro lado, que la línea ferroviaria Leon-Vigo, es el *“Principal Eje del Corredor Atlántico de Mercancías en la zona Noroeste”*. Todo ello con el olvido, entendemos que consciente, del

Corredor Madrid-Valladolid-Palencia-León-Oviedo-Gijón/Avilés , donde se encuadra la Variante de Pajares.

Sería importante que alguien le hiciera ver al Sr. Secretario de Estado que Asturias y León tuvieron el acierto de conseguir que el nuevo acceso ferroviario a Asturias fuera para tráfico mixto (trenes de pasajeros que circulan a Alta Velocidad y, al mismo tiempo, trenes de mercancías que circulan por la Variante a sus velocidades propias). Conseguir esto , no fue fácil y conseguir que este corredor se integrara en el Corredor Atlántico tampoco lo fue. Desde P.T.T.P. siempre defendimos ambas cosas y, con el trabajo de todos, el Gobierno de Javier Fernández lo consiguió. Sin ánimo localista, los grandes puertos del noroeste atlántico son Gijón/Avilés y Bilbao. Además nuestros puertos tienen la mayor capacidad de desarrollo inmediato.

La segunda perla que se deslizó en la presentación del Secretario de Estado el pasado 17 de octubre, es que no se puede diseñar el “Plan director” del Corredor Atlántico en la línea Valladolid–Palencia-León-Gijón porque Europa no ha aprobado el Reglamento sobre las “Orientaciones” para el desarrollo de las Redes Transeuropeas del transporte. El “Plan director” de la parte asturiana del Corredor es algo que se viene solicitando por muchos actores desde que el Gobierno de Asturias publicó un comunicado el 6 de junio de 2018 en el que se anunciaba que Europa admitía la extensión del Corredor Atlántico al noroeste. Desde la P.T.T.P. (sabemos que también otras entidades), hemos escrito a todas las instancias implicadas de la administración autonómica y nacional solicitando este “Plan director”, pero siempre sin respuesta. Lo que dicen ahora el Secretario de Estado y el Comisionado del Corredor no deja de ser una nueva disculpa para no realizar el referido Plan Director, por razones que se nos escapan. En efecto, lo que la U.E. esta haciendo ahora con las “Orientaciones” es solo una mera “revisión”. El texto de la revisión de las “Orientaciones” se conoce desde el 12 de diciembre de 2021 y el Consejo de Ministros de la U.E. alcanzó una posición común sobre el mismo el pasado 5 de diciembre de 2022. Todos los corredores europeos tienen un “Plan Director”, menos las secciones del noroeste de España y que sepamos, ninguno se ha parado esperando por las “Orientaciones revisadas”. Además , nos hemos informado en los servicios de la Comisión y se espera que ,en el mejor de los casos, sea aprobada en presidencia belga, conformándose con que sea antes de las elecciones al Parlamento europeo de 2024.

En la web de la P.T.T.P. hemos publicado un documento con el que creemos se establecen las bases del Corredor Atlántico europeo en Asturias (<https://www.pttp.es/>). Esperamos que sirva de contribución constructiva para mirar al futuro.

La ausencia del “Plan Director del Corredor Atlántico Noroeste” no sería tan grave si no fuera porque el 26 de septiembre de 2023 se abrió, hasta el 30 de enero de 2024, la tercera y última convocatoria para ayudas al desarrollo de redes del Mecanismo Conectar Europa (MCE), con un presupuesto de €7.000 millones. Pues bien, los Sres. Secretario de Estado y Comisionado del Corredor están diciendo que no hace falta presentar proyectos de Asturias a esta convocatoria, porque los financiará el Plan de Recuperación de Transformación y de Resiliencia (P.R.T.R.) de España. Las ayudas del P.R.T.R. están en su Componente 6 y no hemos visto

ninguna cantidad dedicada a Asturias. Además la Sra. Ministra dijo en su día que no se había incluido nada para Asturias porque “no había proyectos maduros”.

No hace falta ningún “Plan Director” del Comisionado para saber cuáles son los proyectos prioritarios para Asturias. En la P.T.T.P. los conocemos y los hemos expuesto varias veces. A la convocatoria del MCE 2023, solo le falta decir que está hecha a la medida para la rehabilitación de la línea ferroviaria entre Pola de Lena y Gijón/Avilés/Langreo. Pero hay que recordar que España solicitó a la Comisión europea, en el llamado TEN-T_National_Factsheet, para reformar las “Orientaciones”, que se excluyera esta sección del Corredor Atlántico. De momento, el Sr. Secretario de Estado anuncia un presupuesto de €108 millones, que contrastan con los €276 millones que proponía el Ministro Abalos en la presentación del Corredor Atlántico del 20 de febrero de 2019. Sea una cifra u otra, es insuficiente para una sección que forma parte de un Corredor europeo y que tiene que absorber cercanías, media y larga distancia, AVE y mercancías.

Dentro de la euforia por la llegada del AVE, desde la P.T.T.P. preferimos hablar de la llegada de servicios ferroviarios de altas prestaciones y apostar por el desarrollo de los servicios logísticos integrados tierra-mar. Pero sobre todo, ser conscientes de que con un presupuesto razonable y un correcto “Plan de trabajos”, se puede completar un gran eje de conexión desde las áreas económicas del centro de España y Asturias con las áreas económicas más importantes del mundo. No en vano, como dice en acertada frase el Presidente del Foro Jovellanos, “Asturias comunica con Europa...la mar por medio”.

Y finalmente, paciente lector que ha llegado al final de este artículo, le pedimos que se una a nosotros para pedir que, en los asuntos realmente importantes, los responsables de los asuntos públicos escuchen a la sociedad civil.