

–¿Qué significará la Variante para Asturias en materia de transporte de viajeros?

–Sin duda un avance importante para conectar Asturias con el resto de España y romper con el aislamiento que imponía una barrera natural, utilizando el modo de transporte terrestre más sostenible. Permite también la combinación AVE-avión para las grandes distancias. La experiencia muestra que los servicios AVE multiplican por tres el tráfico ferroviario de viajeros, y con la entrada de nuevos operadores se multiplica a su vez por dos. El AVE a Asturias tiene que ambicionar un millón de viajeros por año a medio plazo, por ejemplo 2027, y aún así estará lejos de la rentabilidad económica. Pero hay que hacer una observación importante a la vista de algunas peticiones que se están haciendo. Los ingresos por venta de billetes tienen que cubrir, como mínimo, los costes de operación y mantenimiento de la infraestructura, porque en otro caso quien no pueda permitirse viajar en AVE tendrá que pagar, con sus impuestos, parte del billete de quien pueda permitírselo.

–¿Y para las mercancías?

–Desde que el 30 de abril de 2013 se creó la Plataforma Tecnológica de Túneles «Pajares» (PTTP), venimos defendiendo la oportunidad que ofrece la Variante para desarrollar un gran eje de transporte de mercancías que conecte las áreas económicas del centro de España con Asturias y desde aquí, con las áreas económicas más importantes del Atlántico. Con los objetivos de la descarbonización y de la neutralidad climática en 2050, esta estrategia es aún más importante, porque los modos de transporte ferroviario y marítimo son los más sostenibles. Todo avanza en esa dirección. La carretera seguirá cumpliendo un gran papel dada su flexibilidad inigualable y su competitividad en recorridos de hasta 300-400 km, pero hay que desplegar carburantes muy bajos en carbono que se prevén costosos o en otro caso pagar elevadas tasas por las emisiones de CO2. Los puertos de Gijón y de Avilés son en este momento los mejor situados en la fachada cántabro-atlántica, para ser la verdadera frontera de las mercancías con el gran espacio Atlántico. Y es que las verdaderas fronteras de España son los puertos marítimos, que son origen/destino del 80% del import/export de las mercancías.

–¿Se ha preparado Asturias adecuadamente para aprovechar la llegada de la alta velocidad?

–Habría que incluir, a la adecuada preparación de Asturias, la adecuada contribución del Ministerio de Transportes. Cuando se emprende una obra de esta envergadura, hay que definir muy bien el objetivo y los servicios que va a prestar, pues son fundamentales para el diseño de la infraestructura. No fue el caso de la Variante. Todos hemos sido testigos sobre las discusiones «kafkianas» y faltas del mínimo rigor técnico, sobre temas como el ancho de la vía, la circulación mixta de las mercancías y los viajeros, y otros muchos tópicos. Todo ello ha incluso desprestigiado la gran obra de la Variante, que desde el punto de vista técnico ha sido un reto sin igual. Ello ha impedido también plantear estrategias sobre los usos que se le han de dar, para que la Variante sea un gran motor de la economía asturiana, que tiene por delante las oportunidades del Plan industrial del pacto verde. Por fortuna, estamos a tiempo de trabajar todos juntos.

–Después de la Variante, ¿qué?

–La Variante es una pieza importante del Corredor Atlántico en su sección Noroeste y este corredor necesita un plan director. Es el momento de los servicios y de las empresas logísticas. Pero para que tales servicios logísticos funcionen correctamente, se requieren determinadas obras de infraestructura y de integración de los modos ferroviario/carretera/puertos/ZALIA. Todo ello hay que acordarlo en un plan director, que tiene que ser un plan estratégico de desarrollo de las infraestructuras que faltan y de promoción de servicios logísticos integrados tierra-mar. El comisionado por el Ministerio para estas tareas, José Antonio Sebastián, no lo quiere presentar alegando razones que no son ciertas y retrasando sine die las decisiones necesarias. En mi opinión, hay razones ocultas para este retraso.

–¿Qué razones?

Pues que la ausencia del Plan director sea la excusa para no presentar proyectos de Asturias en la convocatoria 2023 del Mecanismo Conectar Europa, con un presupuesto de €7.000 millones, abierta el 26 de septiembre de 2023 y que se cierra el 30 de enero de 2024. Sinceramente, me gustaría equivocarme y que el Ministerio anuncie mañana mismo los proyectos que se van a presentar, porque nos quedamos sin tiempo

–

–¿Debería aprovecharse la mejora del tramo Pola de Lena-Gijón para instalar triple hilo?

–La pregunta sobre el tipo de travesía es muy pertinente y la opinión de la PTTP es que debe prolongarse hasta Gijón/Avilés/Langreo el diseño de las vías ya instaladas entre León y Pola de Lena, es decir, triple hilo en la vía este y travesía polivalente en la vía oeste. Además, hay que convertir una de las dos vías de la sección convencional desde León a Venta de Baños al ancho estándar europeo, si es que queremos conectar las mercancías con Francia. La razón es fundamentalmente de estrategia industrial. Muchas empresas de Europa quieren conectar por ferrocarril sus plantas industriales y por lo tanto, el que un tren de mercancías pueda cruzar la frontera Irún-Hendaya sin ruptura de carga, es un factor de localización industrial. Por lo demás, habrá muchos años de circulación simultánea de trenes con ancho ibérico y con ancho estándar europeo. Es una cuestión muy delicada, pero que Asturias puede tener muy bien resuelta.

–¿Qué hay que hacer ahora con la rampa de Pajares?

–Para tráfico regular de trenes, creo que se debe cerrar la vieja rampa, también por razones de seguridad. Otros usos de ocio, con ese maravilloso paisaje, claro que son posibles. Es una joya histórica.

–El comisionado del Corredor Atlántico criticó hace unos días en Gijón que no se haya presentado ningún proyecto para autopistas ferroviarias en el Noroeste. ¿No hay interés?

–No puedo entenderle, porque lo primero que él tiene que hacer es presentar un estudio de viabilidad técnica de las autopistas ferroviarias en el Noroeste. Como mínimo, un análisis de gálibos. Se han realizado estudios para el Corredor Mediterráneo y para el Atlántico, pero en todos está excluido el Noroeste. Por otra parte, hay que hacer análisis de viabilidad económica. En este momento solo funciona la autopista ferroviaria Puerto de Barcelona-Amberes, con cinco circulaciones semanales en cada sentido.

–¿Hasta qué punto es importante que las autovías que conducen de Asturias a Madrid se incorporen a la red básica de las comunicaciones europeas?

–Es muy importante porque el transporte por carretera seguirá jugando un gran papel, pero tiene un gran reto de descarbonización. Se requiere un suministro de carburantes alternativos muy bajos en carbono, bien sea baterías, bien hidrógeno u otros, o bien habrá que pagar tasas cada vez más elevadas por el uso de combustibles fósiles. Hay que invertir masivamente en infraestructura de suministro de los nuevos vectores energéticos y para ello, el Mecanismo Conectar Europa destina el 40% de los 26.000 millones de que dispone para 2021-2027.

–¿Está aprovechando Asturias las ayudas europeas al transporte?

–Pues si en el período 2014-2020 solo se consiguió una ayuda de 3,5 millones del Mecanismo Conectar Europa para recuperar la autopista del Mar Gijón-Nantes, pero que hubo que devolver por no ejecución y si en las convocatorias 2021 y 2022, del nuevo período 2021-2027, con un total de unos 12.000 millones de presupuesto, tampoco se presentaron proyectos, todo indica que no se están aprovechando los fondos europeos. En este momento, como antes comenté, está abierta la tercera y última gran convocatoria del MCE, con un presupuesto de 7.000 millones. El comisionado Sebastian podría haber anunciado en Gijón los proyectos que se van a presentar. En el Componente 6 del Plan de Recuperación, de Transformación y de Resiliencia, en la partida destinada a los Corredores Atlántico y Mediterráneo y a las Redes Transeuropeas, por un total de 5.867.000 euros, tampoco hay proyectos para Asturias porque según la Ministra «no había proyectos maduros».

En vez de cortar las respuestas, creo que es mejor eliminar estas preguntas, para intentar ajustar el texto a una página:

–¿Le preocupa el estado de las estaciones asturianas que recibirán a los trenes de alta velocidad?

–Ojalá el problema sea que haya problemas en embarcar o desembarcar, cada hora, 100-150 pasajeros en Oviedo y otros tantos en Gijón. La estación de Oviedo está en el centro de la ciudad y ello es un gran privilegio. En el caso de Gijón, es preciso continuar la línea hasta Viesques, Es una gran pena, pues en el año 2008 pasó por mis manos una decisión por la que España renunciaba a 63.393.558 euros del FEDER de Asturias para el túnel de penetración del ferrocarril de Gijón y se transfirieron a la Variante, que es una obra estatal.

–¿Podrán aprovechar los puertos de El Musel y Avilés en las actuales circunstancias todo el potencial que brinda el nuevo acceso ferroviario a Asturias?

–Esta pregunta hay que hacérsela a los presidentes de las dos autoridades portuarias. Conozco a los dos y puedo decir que son muy competentes. Pero creo que en nuestros puertos faltan estrategias bien definidas, que a veces van más allá del puerto. La Unión Europea está poniendo los grandes objetivos en 2030 y 2050 y por otra parte la geopolítica mundial y los tráficos internacionales están cambiando de forma importante. Caminamos hacia un mayor autoabastecimiento, hacia el procesado y reciclado de materiales críticos, hacia una mayor independencia industrial. El planteamiento tiene que ser holístico y hay que definir el modelo de región industrial que queremos, pues de ello dependen decisiones importantes.

–El accidente acaecido en agosto en el túnel de San Gotardo, en Suiza, ha obligado a desviar todo el tráfico de viajeros y parte del de mercancías por el viejo trazado convencional. ¿Un aviso de que la rampa debería mantenerse como alternativa a la Variante?

–Por el túnel de base del Gotardo circulaban 200 trenes de mercancías al día y 50 de pasajeros, llegando al 80% de su capacidad. En pocos días, una parte importante de los trenes siguieron circulando por el túnel no dañado y parte por la vieja rampa. En el caso de la Variante, podrían seguir circulando todos por el túnel no dañado. No es por lo tanto, en mi opinión, razonable mantener en reserva la vieja rampa.

–¿Qué opina sobre las movilizaciones en favor de la recuperación de la Ruta de la Plata ferroviaria? ¿Sería interesante para Asturias?

–No debe de olvidarse que en el caso del nuevo acceso ferroviario a Asturias, tanto esta autonomía como Castilla y León aportaron fondos propios importantes que les correspondían de FEDER. España debería de seguir el criterio de Francia, donde los departamentos y los municipios tienen que aportar fondos propios para los proyectos TGV. En las encuestas públicas previas, los ciudadanos deciden si prefieren destinar los fondos propios, bien a líneas TGV o bien a educación o a sanidad. En muchos casos han elegido esto último. Por lo demás, me atrevo a afirmar que el ferrocarril Ruta de la Plata no soportará un estudio serio de tráfico, oferta y demanda, coste/beneficio económico. La autopista “Ruta de la Plata” tiene muy baja ocupación. Para Asturias no tiene interés, pues las distancias no son el problema para el tráfico ferroviario de mercancías.