

ANÁLISIS DEL “AVANCE DEL PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO EN ASTURIAS” A LA LUZ DE LAS “ORIENTACIONES DE LA UNIÓN” SOBRE EL DESARROLLO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DEL TRANSPORTE”



PLATAFORMA TECNOLÓGICA
TÚNELES PAJARES

PREAMBULO

El análisis de las “Orientaciones de las RTE-T” debe partir de la consideración previa de la política europea y española sobre la movilidad y el transporte, en particular:

- ✓ El **pacto verde europeo** y los objetivos de neutralidad climática que debe alcanzar la Unión para 2050, así como el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos 55% para 2030, con respecto a los niveles 1990 (Con la propuesta de reducción del 90% para 2040)
- ✓ La Comunicación de la Comisión “**Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro**”¹
- ✓ La **Estrategia de movilidad 2030: segura, sostenible e inteligente de España**², con sus 6 ejes (**es-Movilidad**) y el plan específico “**mercancías 30**”

Por otra parte, deben establecerse algunas **BASES** para el desarrollo de las infraestructuras en Asturias, tales como:

- ✓ La estrategia de movilidad de las mercancías de Asturias debe poner en valor su situación en el “**Espacio marítimo europeo**”, así como su situación en el espacio marítimo transatlántico. Los **puertos** son el origen/destino de más del 80% de las mercancías import/export de España.
- ✓ La estrategia de movilidad de las mercancías de Asturias debe poner en valor la **variante ferroviaria de Pajares** para la conexión con los polos logísticos más importantes de España, como son “Madrid puerto seco”, nueva plataforma logística de Valladolid, PLAZA en Zaragoza, Valencia, Sagunto y Badajoz, entre otros
- ✓ Asturias es una de las regiones de España con mayor origen/destino de tráfico ferroviario de España y dispone de gran experiencia. El Observatorio del transporte (OTE) del Ministerio refiere que la línea Asturias-Valencia es la de mayor tráfico

¹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

² <https://esmovilidad.transportes.gob.es/>

ferroviario de mercancías España medido en tonxkm y el puerto del Musel figura entre los de mayor tráfico ferroportuario.

- ✓ Las infraestructuras ferroviarias deben permitir la conexión de Asturias con la red francesa sin ruptura de carga. La interoperabilidad de la red ferroviaria de mercancías con el resto de Europa, es un factor de localización industrial.
- ✓ La estrategia de movilidad de Asturias es parte indisoluble de su estrategia industrial
- ✓ Las nuevas tecnologías de la descarbonización (CleanTech y Green Tech) son fuente de actividad industrial, por ejemplo en la fabricación de metanol para el transporte marítimo y aéreo, la captura de CO2 en los buques, la reforma y construcción de buques y otras muchas que exige la descarbonización del transporte.
- ✓ En cuanto al transporte de pasajeros, se han dado pasos importantes tanto en los servicios ferroviarios como aéreos internacionales y la experiencia muestra que mejoran ante la demanda ciudadana , a medida sobre todo que se van abriendo a la competencia y se completan infraestructuras pendientes.
- ✓ Las infraestructuras y los servicios de movilidad en Asturias deben ser planificados con visión a medio y largo plazo, y deben tener muy en cuenta los sistemas fiscales y parafiscales, como por ejemplo el comercio de permisos de emisión (EU ETS), que se deciden en la Unión europea para internalizar los costes de las emisiones, que van a generar un tránsito hacia los modos más sostenibles (ferroviario y marítimo)
- ✓ Asturias debe tener en cuenta que la carretera y el camión van a continuar siendo muy relevantes. Por lo tanto, es necesario un plan de estaciones de recarga de carburantes alternativos bajos en carbono, tanto en la carretera como en los puertos.
- ✓ Se requiere un “**Plan director**” del Corredor Atlántico en el noroeste, que se integre en la Estrategia de movilidad 2030 de España³. Se dispone de material previo y Asturias está en condiciones de elaborarlo si se le solicita, o al menos una estrecha colaboración abierta a la sociedad.
- ✓ Se requiere una **estrategia logística** de servicios integrados tierra-mar y un plan para la atracción de empresas logísticas integradoras de mercancías (servicios puerta a puerta y no solo puerto a puerto)

LAS ORIENTACIONES DE LA UNIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA RED TRANSEUROPEA DEL TRANSPORTE

La política de las Redes Transeuropeas del Transporte (RTE-T) la estableció el Presidente de la Comisión Jacques Delors, con motivo de la creación del “**mercado único**”. Su finalidad es dotar el espacio europeo de una infraestructura que permita la libre circulación de mercancías , creando una red mallada moderna y eficiente que responda a los principios de multimodalidad y de interoperabilidad.

La base jurídica es el Título XVI (Art 170 a 172) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que dice que “*La Unión contribuirá al establecimiento y el desarrollo de las*

³ Asturias aprobó el PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030 (PIMA 2015-2030) https://www.asturias.es/ast/detalle/-/categories/572502?p_r_p_categoryId=572502&com_liferay_asset_categories_navigation_web_portlet_AssetCategoriesNavigationPortlet_articleId=2531058&articleId=2531058&title=Plan%20Director%20de%20Infraestructuras%20para%20la%20Movilidad%20de%20Asturias%20%28PIMA%29&redirect=https%3A%2F%2Fwww.asturias.es%2Ffast%2Fgeneral%2F-%2Fcategories%2F572499%3Fp_r_p_categoryId%3D572499 y el Master Plan SICA dentro del programa RESOE (<https://eucyl.jcyl.es/web/jcyl/Eucyl/es/Plantilla100Detalle/1277999678552/Noticia/1284558883067/Comunicacion>)

redes transeuropeas...”, que “elaborará un conjunto de orientaciones” y que “Las orientaciones y proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro requerirán la aprobación del Estado miembro de que se trate”

Es importante conocer la base jurídica, porque establece que el compromiso principal del desarrollo de la red de transportes es de los Estados miembros, en este caso de España y la Comisión europea tiene muy pocos poderes ejecutivos. La obligatoriedad de la Unión se realiza a través de las políticas del medio ambiente y climática y pone además al servicio de los Estados miembros importantes ayudas financieras, tales como el Mecanismo Conectar Europa (MCE), FEDER, InvestEU y recientemente el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

No rige, por lo tanto, el “imperativo comunitario”, sino el compromiso de cada Estado miembro de desarrollar sus infraestructuras bajo principios y estándares comunes.

ANÁLISIS DEL “AVANCE DEL PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO EN ASTURIAS” A LA LUZ DE LAS “ORIENTACIONES DE LA UNIÓN”

Las Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea del transporte (las Orientaciones) han sido revisadas entre diciembre de 2021 y junio de 2024, siendo publicadas en la web de la DG MOVE el 13.06.2024⁴. Se componen de un Reglamento y de cinco Anexos, en los que figuran mapas y tablas que definen las redes.

Infraestructura de transporte ferroviario

La sección ferroviaria Pola de Lena-Oviedo-Gijón, es de vital importancia para la incorporación de Asturias a los ahora llamados “**Corredores europeos**”. Una vez en servicio la Variante de Pajares, Asturias debe velar porque tal incorporación cumpla todos los objetivos de la política de las Redes Transeuropeas.

Por otra parte, por esta sección deben circular trenes de : cercanías, media y corta distancia, alta velocidad y mercancías.

El “ Avance del Plan director “ plantea dos problemas importantes, sobre los que tal vez haya que hacer transacciones para buscar un equilibrio:

- ✓ La velocidad de circulación de los trenes de pasajeros, para que la sección sea considerada como de Alta Velocidad
- ✓ La posibilidad de circulación simultánea de trenes de mercancías en ancho ibérico (1.668 mm) y en ancho nominal estándar europeo (1.435 mm), en una vía de ancho mixto

Es necesario buscar equilibrios, porque para que la sección Pola de Lena-Oviedo-Gijón sea clasificada como de alta velocidad, la velocidad mínima debe ser 200 km/h⁵, cuando el avance

⁴ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/sustainable-and-resilient-transport-network-bringing-europe-closer-together-2024-06-13_en

⁵ Ver Anexo 1 de la Directiva (UE)2016/797 a la que hacen referencia las Orientaciones <https://www.boe.es/doue/2016/138/L00044-00101.pdf>

de Plan director propone 160 km/h. Pero por otra parte, para que circulen simultáneamente trenes en uno u otro ancho, es necesario instalar en una de las vías o en las dos, un tercer carril (vía de ancho mixto). La instalación del tercer carril, reduce la velocidad de circulación y es preciso analizar cual es la velocidad máxima recomendada y, en consecuencia, decidir la solución óptima. España (ADIF) dispone de mucha experiencia.

El problema se plantea por las declaraciones del Sr. Comisionado que ha puesto en entredicho la "interoperabilidad" del transporte ferroviario de mercancías de Asturias, al sembrar dudas sobre que, al menos en una de las vías, se transforme al ancho mixto. El Comisionado ha anunciado también que *"ahora mismo la instalación del sistema de mando y control europeo ERTMS no es esencial en Asturias para tener una buena explotación ferroviaria"* ¿Qué quiere decir el Sr. Comisionado? El sistema ERTMS es una gran prioridad de la UE y el tráfico en la red asturiana va a ser muy intenso. Las Orientaciones reflejan que los Estados miembros están elaborando planes de despliegue de ERTMS en todas sus redes. Debe solicitarse un plan de despliegue del ERTMS para la red básica ferroviaria de Asturias⁶

Para analizar con más conocimiento de causa el problema de la migración progresiva al ancho nominal estándar europeo, es necesario analizar el "estudio informativo de la estación de Vitoria/Gazteiz"⁷, que el Ministerio ha sacado a información pública el 14.06.2024 y que es la puerta ferroviaria de Asturias hacia el centro de Europa (punto de enlace con la Y-vasca).

La importancia de la migración al ancho nominal estándar europeo se refleja también en las prioridades de financiación del Mecanismo Conectar Europa⁸, que para los dos Corredores españoles es: *"Líneas interoperables en la península Ibérica con un ancho no UIC"*

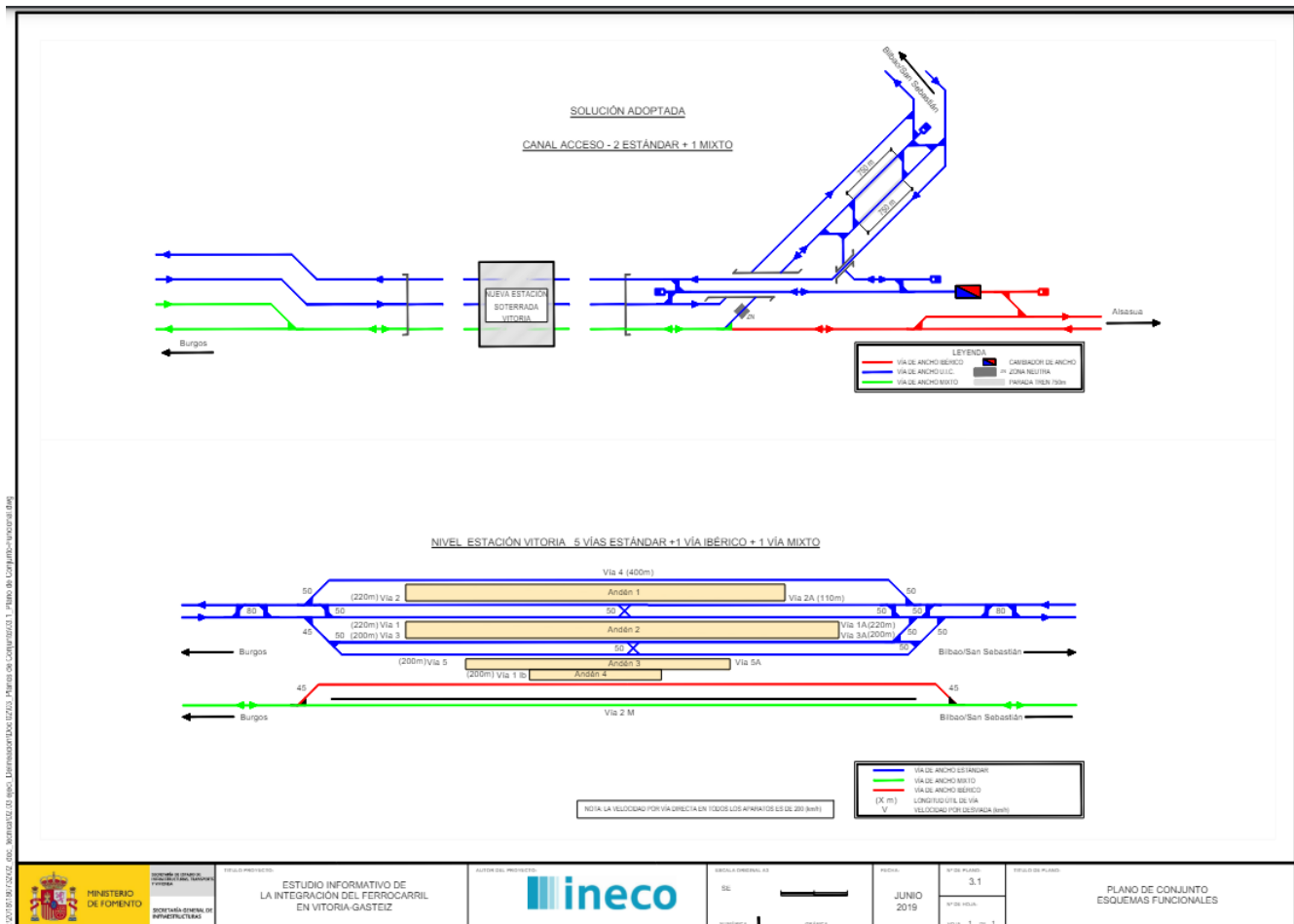
Finalmente, el "Avance del Plan Director" prevé un presupuesto de € 99,6 millones para la renovación del tramo Pola de Lena-Oviedo (en redacción de proyecto) y de € 67,5 millones para la renovación integral del tramo Oviedo-Gijón (en planificación). Se prevén otras partidas, tales como electrificación, IISS y Teleco, Infraestructura, parece llegarse a los €260 millones que se anunciaron en la prensa.

Las partidas presupuestadas para la sección ferroviaria Pola de Lena-Oviedo- Gijón es claramente insuficiente para que esta sección responda a las especificaciones del Corredor Atlántico Europeo y sobre todo, que responda a las necesidades de Asturias.

⁶ La ex presidenta de ADIF y ex Secretaria de Estado Isabel Pardo de Vera, Ingeniera de Caminos y gran experta, afirmó en Gijón que el sistema ERTMS debe instalarse durante la ejecución de las obras, pues en otro caso se multiplican las dificultades. Afirmó también que se instalaría este sistema en la nueva infraestructura hasta Pola de Lena

⁷ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/vie-14062024-1247>

⁸ <https://www.boe.es/doue/2021/249/L00038-00081.pdf>



En el proyecto de la estación de Vitoria se constata que se está disponiendo de vía de ancho mixto en la sección convencional Burgos-Vitoria y seguramente también Venta de Baños-Burgos. Debe suponerse que el objetivo es la conexión Madrid-Valladolid-Y Vasca⁹-Francia, pero debe preverse la conexión ,con las mismas prestaciones , Venta de Baños -León (la línea convencional está disponible) y León-Pola de Lena-Gijón (la sección León-Pola de Lena tiene ya instalado tercer carril).

En el plano de la estación de Vitoria, se observa que los trenes con origen/destino Asturias pueden continuar por Alsasua hacia el Valle del Ebro en ancho ibérico y por la Y-vasca hacia la frontera francesa, en ancho nominal estándar europeo.

Se plantean las siguientes preguntas

1	¿Puede Asturias renunciar al tráfico simultaneo de trenes en ancho ibérico (1,668 mm) y en ancho estándar europeo (1.435), durante un período prolongado de tiempo o de forma permanente?¿Puede Asturias renunciar a la integración en el espacio ferroviario europeo, dado que además forma parte del Corredor europeo Atlántico?
2	¿Debe Asturias solicitar que en la evaluación que debe presentar España antes del 1/07/2026 ,sobre la migración hacia el ancho de vía nominal estándar Europeo, se asegure la interoperabilidad para las mercancías entre el puerto de Gijón y la frontera francesa?

⁹ La infraestructura de la Y Vasca se ha construido en ancho nominal estándar europeo, pero para tráfico mixto de pasajeros en Alta Velocidad y de mercancías

3	Para alcanzar los objetivos anteriores y teniendo en cuenta las restricciones que impone el tercer carril ¿Considera aceptable que la velocidad para trenes de pasajeros en la sección Pola de Lena-Gijón se reduzca a un mínimo de 160 km/h?
4	¿Qué considera mejor para los servicios ferroviarios de pasajeros en la sección de Asturias ¿Alta velocidad (> 200 km/h) con parada solamente en los “nodos urbanos” de las RTE-T, o una velocidad menor(> 160 km/h) y paradas en Mieres y/oPola de Lena?
5	¿Debe solicitarse un plan de despliegue de ERTMS para la red ferroviaria de Asturias?¿Que secciones de la red son irrenunciables?¿Debe consultarse a los expertos, en un tema que es complejo?
6	¿Debe solicitarse la revisión del presupuesto de la renovación de las secciones ferroviarias Pola de Lena-Oviedo y Oviedo-Gijón, que tenga en cuenta la incorporación de este tramos al Corredor europeo Atlántico?

Ampliar la red Básica a Avilés y al Puerto de Avilés

Las Orientaciones revisadas incluyen el concepto de la “**red básica ampliada**” y el Ministerio propone solicitar incluir al puerto de Santander y a la sección ferroviaria de alta velocidad Palencia-Santander.

No es pertinente oponerse a la ampliación del Corredor Europeo Atlántico a Cantabria, pero sí debe solicitarse al Ministerio un planteamiento conjunto del noroeste y en base al mismo, el establecimiento de prioridades.

Por otra parte, el puerto de Avilés y la sección ferroviaria “Villabona-Avilés” responden con toda propiedad al principio de “Red básica ampliada” y es la de mayor mérito del noroeste.

La ampliación como red básica ferroviaria a Avilés, debe responder a los mismos parámetros técnicos que la sección Pola de Lena-Oviedo-Gijón. Muy en particular debe preverse una vía de ancho mixto.

En cuanto al puerto de Avilés, cumple muchos de los parámetros para ser clasificado en la red básica. En particular, el hecho de ser puerto de salida de equipos de eólica marina es una gran ventaja y el requisito más importante sería adelantar al año 2030 las nuevas exigencias sobre sostenibilidad.

7	¿Considera que está justificado que la red básica y por lo tanto el Corredor Atlántico Europeo se extienda a Avilés?
8	¿Considera que el Puerto de Avilés debe incluirse en la red básica ampliada y calificarse como puerto básico?

Infraestructuras de transporte marítimo y Espacio Marítimo Europeo

En una región atlántica como Asturias, los Puertos y el Espacio Marítimo Europeo son muy importantes.

Los puertos marítimos son “Motores del crecimiento” y en lo que respecta a la movilidad ,son **NODOS** fundamentales para el buen funcionamiento de la red transeuropea del transporte.

Los puertos asturianos , en particular el de Gijón, está en plena transición energética desde un puerto granelero (carbones) a otros movimientos, donde tendrán seguramente prioridad los

productos industriales. Por otra parte, el “hinterland” de los puertos asturianos se ha ampliado grandemente , alcanzando áreas industriales de España muy importante.

En un análisis comparativo del Corredor Atlántico en el noroeste de España, el puerto del Musel y mejor dicho Gijón/Avilés, es el que mayor potencial de desarrollo tiene.

Las “Orientaciones revisadas” ofrecen la novedad del “Espacio Marítimo Europeo” y del “Transporte Marítimo a corta distancia en el Espacio Marítimo Europeo”. Las Orientaciones han dejado de citar a las Autopistas del mar , salvo para decir que se integran en el nuevo concepto.

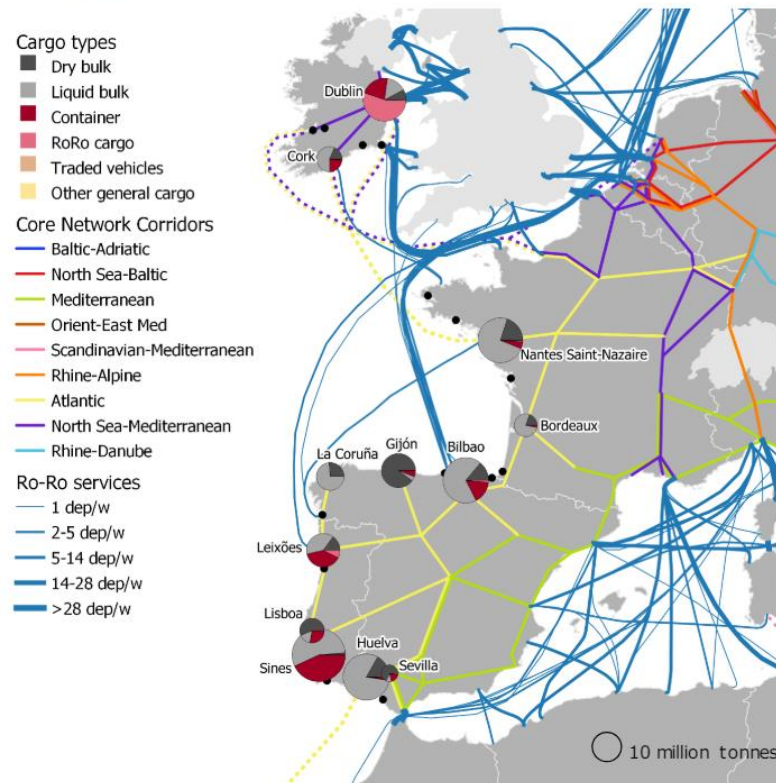
Podemos continuar utilizando el término “Autopistas del mar” para las rutas marítimas de mayor calidad, pero el nuevo concepto de “Transporte Marítimo a corta distancia en el Espacio Marítimo Europeo” ofrece grandes posibilidades para que Asturias desarrolle una estrategia portuaria y de desarrollo de servicios marítimos integrados tierra-mar. Es servicio marítimo más flexible y adaptable a la realidad asturiana.

Con respecto al “Transporte Marítimo a corta distancia en el Espacio Marítimo Europeo” es muy importante reseñar, vistas los frecuentes recursos que se hacen a que “Madrid nos instale una Autopista del mar “, que estas rutas son servicios que han de desarrollar las empresas navieras .

Es importante la lectura de la sección 3 (artículos 25 a 28) de las Orientaciones y tener en cuenta que las Ayudas de estado al funcionamiento, como regla general, no están permitidas. Las ayudas previstas en el Mecanismo Conectar Europa o las que pueda conceder un estado miembro, se refieren a las infraestructuras portuarias y ello en el caso de estar abiertas a todos los operadores. El mecanismo que proponen las Orientaciones y que España está aplicando, son los **Ecoincentivos** que tratan de internalizar costes medioambientales y/o climáticos. En este momento está abierta la 3ª convocatoria de Ecoincentivos y Asturias no ha participado en las dos primeras.

La razón que se alega desde las Autoridades portuarias para que las navieras soliciten incentivos, es que en Asturias no existen rutas regulares. El mapa siguiente extraído del plan de Trabajos del Coordinador europeo de las Autopistas del Mar, Profesor Kurt Bodewig, lo expresa:

Figure 6 Core network corridor ports and regular ro-ro services of EU ports in the Atlantic basin, 2020



9	¿Considera que la estrategia portuaria de Asturias debe estar fuertemente ligada a su estrategia industrial?
10	¿ Considera que los puertos asturianos requieren planes directores para abordar las nuevas necesidades de la transición energética?¿Considera que es necesario un plan de acción para atraer a Asturias empresas de servicios logísticos integradores tierra-mar?
11	¿existen razones suficientes para que Asturias solicite al Ministerio el desarrollo de las infraestructuras portuarias necesarias para ser relevantes en el “Espacio Marítimo Europeo”?
12	¿Quién considera que debe impulsar los servicios portuarios y el transporte en el espacio marítimo europeo? ¿Puertos del Estado, el Gobierno autonómico, las empresas navieras? ¿Considera que es necesario un partenariado público/privado en el que se establezcan los objetivos y que cada sector cumpla sus responsabilidades?
13	¿Considera que las acciones previstas en los puertos de Gijón y de Avilés son suficientes para que sean relevantes en el Espacio marítimo Europeo y que las inversiones de € 62,0 millones en Gijón y €69,1 millones en Avilés, son suficientes? ¿Qué superestructuras considera necesarias para los puertos de Gijón y de Avilés?

La descarbonización del transporte marítimo y las infraestructuras portuarias

El transporte marítimo, está sometido a fuertes exigencias de descarbonización. De esta manera:

- ✓ Las empresas navieras tienen que entregar en 2024 derechos por el 40% de las emisiones de GEI, porcentaje que será del 100% en 2027. A un precio de CO₂eq de € 80/ton, la carga en el precio del combustible es de unos € 250/ton y con tendencia a aumentar.

- ✓ Los buques tienen que utilizar carburantes con intensidad en carbono decreciente
- ✓ Los puertos tienen que disponer de infraestructura para la alimentación eléctrica de los barcos en puerto (Onshore Power Supply)(Reglamento ACIR)

Los buques de más de 5.000 ton de arqueo bruto, tienen que alimentarse de carburantes muy bajos en carbono, sea biocombustibles, GNL, metanol, amoníaco o hidrógeno y disponer de sistema de alimentación eléctrica exterior. Los puertos marítimos deben disponer de infraestructuras de suministro de carburantes alternativos y de recogida de CO₂, en el caso de que los buques que amarran utilicen CCS¹⁰.

Los puertos marítimos se están constituyendo también en “hubs” de recogida y concentración del CO₂ capturado en las instalaciones industriales próximas y transportarlo, bien por barco a los centros de inyección de los yacimientos exhaustos de gas natural del Mar del norte o los acuíferos salinos de Noruega, o bien por caroducto a estructuras geológicas terrestres.

La descarbonización de la industria asturiana, requiere que el puerto del Musel o en sus proximidades, se establezca un “hub” de concentración de CO₂ procedente de las industrias difíciles de descarbonizar, como es el cemento, ciertos procesos siderúrgicos y otros. En Asturias se emiten actualmente unos 10 Mton/año de CO₂, de los que el 40% se considera muy difícil de evitar.

La descarbonización del sector marítimo está obligada por razones económicas y de supervivencia de los puertos. Pero es una oportunidad para los astilleros asturianos, para la fabricación de metanol y/o amoníaco verde, o de biocarburantes. Se requieren alianzas del tipo CEPSA-Maersk en Huelva.

El programa de Redes Transeuropeas de Energía ([Trans-European Networks for Energy](#)) define cada 2 años los Proyectos de Interés Común (PCI), entre los que se encuentran caroductos, hubs portuarios y sistemas de inyección en mar¹¹. Asturias puede formar parte del Proyecto de Interés Común (PCI) de redes de transporte de CO₂ conocido como **Pycasso**¹², que trata de concentrar el CO₂ de fuentes de España y Francia en el yacimiento de gas agotado de Lac (FR)

Pycasso podría ser además una de los primeros acuerdos de la “macroregión atlántica”¹³.

Otra solución sería transportar el CO₂ en buques, por ejemplo al “hub” de Rotterdam o a Sleipner en Noruega, pero muy probablemente requeriría una instalación de liquefacción.

Desde el 30 de abril hasta el 22 de octubre de 2024 está abierta una convocatoria del MCE (CEF-E-2024-PCI-PMI-STUDIES) para proyectos PCI de redes de energía, también de CO₂¹⁴. Es

¹⁰ Le empresa Seabound suministra contenedores para la Captura del CO₂ en los barcos, utilizando una licencia del INCAR-CSIC

¹¹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401041

¹² <https://www.entsog.eu/ccs>

¹³ De momento, en los mapas interactivos de las redes transeuropeas de la energía, solo figura para el CO₂ una línea marítima Gijón-Bilbao (que no parece haya sido implementada) https://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/main.html

¹⁴ <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/cef-e-2024-pci-pmi-studies?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&programmePeriod=2021%20-%202027&frameworkProgramme=43251567&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate>

muy probable que se esté preparando un proyecto Pycasso, al que se puede incorporar Asturias.

El « avance de Plan director » y el presupuesto de inversiones que lo sustenta, no prevén las infraestructuras portuarias necesarias para la descarbonización del transporte marítimo, lo cual no es coherente con las Orientaciones de las RTE-T.

Tampoco aparecen prever las infraestructuras terrestres de acceso a los puertos, que son otra de las prioridades. Las Orientaciones establecen también pautas sobre la integración en el espacio urbano.

Se plantean nuevas preguntas sobre la descarbonización del transporte marítimo y las infraestructuras portuarias

14	¿Considera que Asturias debe definir una estrategia para la descarbonización del transporte marítimo? ¿Qué acciones considera que corresponden al sector público y cuales al sector privado?
15	¿Considera que la descarbonización del sector marítimo es fuente de actividad industrial, para producir combustibles alternativos, construir o modificar buques y otras? ¿Considera que debe establecerse una cadena de valor, en la que participen el sector público y el privado?
16	¿Considera que deben destinarse Fondos de Transición Justa (FTJ) a la descarbonización de los puertos, teniendo en cuenta además que los tránsitos de carbón desaparecen como consecuencia de la transición?
17	¿Considera que Asturias debe solicitar la ampliación del PCI Pycasso al puerto de Gijón?
18	¿Considera que el Gobierno autonómico debe incentivar a alguna naviera para que disponga de buques “descarbonizados”, para fomentar rutas de corta distancia en el Espacio marítimo Europeo?

Infraestructura de transporte por carretera

Las infraestructuras de carretera de Asturias son la A-8, la A-66, la AP-66 (¿?), la A-64 (Oviedo-Villaviciosa). La A-8 está clasificada en la red básica y las restantes en la red global.

Es contradictorio que las autopistas A-6 y A-66 y la A-52 a Galicia, que se sitúan en el alineamiento de un Corredor que por naturaleza es “multimodal”, no estén incluidas en el mismo. El Ministerio de transportes ha sido advertido (dixit), pero no lo ha solicitado¹⁵.

La inclusión de las autopistas del noroeste en la red básica y por lo tanto en el Corredor europeo Atlántico, es importante para obtener ayudas preferentes del Mecanismo Conectar Europa (MCE), puesto que las Orientaciones dan una gran importancia al despliegue de infraestructuras de suministro de combustibles alternativos, incluida recarga eléctrica.

Recientemente, el Ministerio anunció que España había conseguido un retorno de € 72 millones del MCE, para 891 estaciones de recarga eléctrica ultrarápida de vehículos pesados y 393 para vehículos ligeros en autopistas, además de en otros puntos de recarga para VE hasta completar 1617. Es preciso preguntar si está previsto instalar alguno en Asturias.

En este momento está abierta una convocatoria del MCE del tipo “blending”, [CEF Transport Alternative Fuels Infrastructure Facility \(AFIF\) call for proposal](#), con varias fechas de corte,

¹⁵ Ver actas del Consejo de transportes y comunicado de prensa del Ministerio del 4-5 diciembre 2022.

para instalaciones de recarga de metanol y amoniaco en los puertos y de hidrolineras en puertos y autopistas. Debe promoverse que Asturias participe en estas convocatorias.

La no inclusión de la autopista A-6 en el Corredor europeo Atlántico debe ser compensada con actuaciones del Ministerio de Transportes, para equilibrar el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos en el noroeste con el resto del Corredor.

Las Orientaciones prevén otras actuaciones para el mejor uso de las infraestructuras, tales como Sistemas Telemáticos y Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

19	¿Quién debe promover el despliegue de infraestructuras de recarga de combustibles alternativos, el gobierno regional, las asociaciones de transportistas, las empresas de la energía? ¿Todas en colaboración?
20	¿Debe el gobierno autonómico solicitar al Gobierno de España la recuperación del retraso del noroeste en el despliegue de infraestructuras de recarga en las RTE-T?¿debe solicitar fondos específicos del MRR?
21	¿Deben el gobierno autonómico y las empresas de la energía constituir un partenariado público-privado para el despliegue de las infraestructuras de recarga de carburantes alternativos en las RTE-T? ¹⁶

Infraestructuras para terminales multimodales de transporte de mercancías

Es el momento de ZALIA y debe separarse lo que es infraestructura para el transporte multimodal de lo que puede ser un área de actividades industriales.

Las Orientaciones para el desarrollo de las RTE-T dan gran importancia a las terminales multimodales y el Gobierno de España tiene sus responsabilidades ,dado que dicen *“Los Estados Miembros harán todo lo posible para garantizar que exista suficiente capacidad de terminales multimodales de transporte de mercancías que den servicio a las RTE-T....”*.

El artículo 37 de las Orientaciones establece los componentes de infraestructura que incluyen las terminales multimodales a efectos de ser cofinanciados por el Mecanismo Conectar Europa.

Es evidente que para que ZALIA , en su parte de terminal multimodal, sea un éxito , se requiere que haya tráfico de larga distancia y por lo tanto Asturias requiere un Plan logístico de atracción de operadores de mercancías. Los puertos de Gijón/Avilés deben ser la puerta al espacio marítimo Atlántico del centro de España, en particular Madrid , de la misma manera que Valencia es la puerta de Madrid en el espacio marítimo mediterráneo.La línea ferroviaria del puerto seco de Coslada (Madrid) al puerto de Valencia es el mayor caso de éxito en España, en la que operan 7 empresas privadas en régimen de competencia.

El Avance del Plan Director del Corredor prevé varias acciones en ZALIA, principalmente los accesos por carretera y ferrocarril, pero no hay previsiones para muchas de las infraestructuras a las que se refieren las Orientaciones, como grúas, transportadores u otros dispositivos de transbordo. El presupuesto anunciado es de € 87 millones entre 2017-2030, pero señala que es *“la inversión prevista por el Principado de Asturias”* ¿significa que el Gobierno de España no va a asumir las responsabilidades que le demandan las Orientaciones?

¹⁶ Asturias ha realizado un despliegue importante de puntos de recarga de VE en áreas urbanas y rurales. Debe analizarse la situación del despliegue en las RTE-T

Es llamativo que ZALIA haya sido presentado por el Ministerio como “Acciones complementarias del Corredor” y además que no figure en el mapa de “Red básica y Global del Corredor Atlántico”. Las Orientaciones dejan claro que ZALIA es parte del Corredor y la Comisión europea lo confirmó en respuesta una pregunta que hizo un periodista asturiano.

22	¿Considera que la propuesta del Plan director asegura el desarrollo de ZALIA como terminal logístico multimodal, adyacente a los puertos de Gijón y Avilés? ¿Considera que el Plan director debería detallar más el proyecto de ZALIA? ¿Considera que el Estado asume suficientes compromisos?
23	¿Considera que la estrategia logística de ZALIA está ligada a la de los puertos de Gijón y de Avilés y que el Plan director debe incluir un Plan de acción para atraer a Asturias operadores logísticos, en particular los integradores de servicios tierra-mar?
24	¿Qué régimen de gestión considera que es el mejor para ZALIA? ¿Considera que deben analizarse casos de éxito en España, como es el de Sagunto, la empresa pública CIMALSA de la Generalidad de Cataluña u otros?

Nodos urbanos

Oviedo y Gijón son “**nodos urbanos**” y comprende los puntos de acceso a la red transeuropea de transpores, en particular a los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobuses, plataformas multimodales de transporte de mercancías y asegurar las infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos.

Oviedo y Gijón deben elaborar **Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (PMUS)**, para las que el Anexo V da orientaciones para su planificación.

El “Avance del Plan director” prevé actuaciones en la estación de ADIF de Oviedo, principalmente para la adaptación a la AV, por valor de € 60 millones (2017-2030) y para la estación de viajeros de ADIF de Gijón, por valor de € 500 millones (2017-2030).

Hay que reseñar varios temas:

- ✓ Las Orientaciones establecen que los servicios ferroviarios en Alta Velocidad deben llegar a todos los “nodos urbanos”, lo cual en el caso de Oviedo y Gijón está en entredicho. En todo caso, las prestaciones de estas estaciones deben ser las de la Alta Velocidad.
- ✓ Entre las acciones se prevé “la conexión con Metrotren”, pero no figuran compromisos de que el “Metrotren” se complete y ponga en servicio en fecha programada. La sección del Metrotren Oviedo-Gijón, extendido hasta el campus universitario y el hospital de Cabueñes, debería incluirse en la red básica del Corredor Atlántico, para beneficiarse de las ventajas de financiación, compromisos de ejecución y otros del MCE. En el presupuesto del Plan director, no parece que esté incluido completar el Metrotren.
- ✓ En el año 2009, España solicitó la desclasificación de € 61 millones del FEDER de Asturias destinados al “Nuevo túnel de penetración del ferrocarril en Gijón, para transferirlos a la Variante de Pajares.
- ✓ No se incluye el proyecto de la Ronda Norte de Oviedo

25	¿Considera que debe confirmarse que el Corredor Atlántico ferroviario llega, en Gijón, hasta el Hospital de Cabueñes, incluyendo por lo tanto el Metrotren?
26	¿Considera, en consecuencia, que el Plan director debe incluir el presupuesto para completar el Metrotrén?
27	¿ Considera que Asturias debe reclamar a ADIF los € 61 millones que se transfirieron del FEDER a la Variante de Pajares?
28	¿ Debe el Plan director incluir la Ronda Norte de Oviedo?

Las Autopistas ferroviarias

El Sr. Comisionado hizo declaraciones públicas sobre las Autopistas ferroviarias en las que *“condiciona la adaptación de la red ferroviaria de Asturias a las autopistas ferroviarias hasta que haya una empresa que se comprometa con ese transporte...”* y *“que diga que tipo de autopista ferroviaria quiere en Asturias”*.

Esta posición con Asturias no es coherente ni con las Orientaciones, ni con las propuestas en otras partes de España, ni con la lógica con lo que debe ser la ejecución de las obras de infraestructura.

Las Orientaciones establecen:

Artículo 20

Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras ferroviarias, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerará prioritario lo siguiente:

i) *para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, la elaboración de una norma para garantizar la circulación de trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados hasta una altura de cuatro metros cargados a una altura de treinta y tres centímetros, sin ningún requisito adicional de permiso especial de operación de servicios; y*

Por lo tanto, no establecen los condicionantes del Comisionado.

En segundo lugar, para poner en marcha las Autopistas ferroviarias, España lanzó el 15 de abril de 2015 el primer estudio para su implantación, en 2016 los Ministerios de España y de Francia lanzaron estudios conjuntos financiados por Conectar Europa y firmaron acuerdos en 2018 para su implantación. Con ello se lanzaron las Autopistas ferroviarias Barcelona – Bettembourg (Luxemburgo)¹⁷ y Barcelona-Duisburg, con frecuencias de 7 circulaciones semanales en cada sentido.

En el año 2018, los Ministerios de España y Francia lanzaron manifestaciones de interés y Consulta a Partes interesadas en la explotación de servicios Servicios de Autopista Ferroviaria (AF)/Ferroutage en el Eje Atlántico.

Previo a otra manifestación de interés, la iniciativa Mercancías30, propone varias autopistas ferroviarias interiores en España y otras transeuropeas. El Comisionado ha promocionado ampliamente la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza, pero la que se va a iniciar es Madrid-Valencia, lo cual es muy lógico porque existe ya un tráfico de contenedores muy consolidado.

¹⁷ <https://www.fehl.es/barcelona-luxemburgo-la-autopista-ferroviaria-que-retira-22-mil-camiones-de-las-carreteras/>

Pero lo que no parece racional desde el punto de vista de la ejecución de las obras, sería ejecutarlas “a la carta” a medida que un usuario solicite un servicio. Desde el punto de vista de la planificación de los trabajos, lo lógico parece que si se va a actuar en las secciones Pola de Lena-Oviedo- Gijón y Villabona –Avilés, se haga de manera completa para cumplir las prioridades de las Orientaciones para el desarrollo de las RTE-T.

29	¿Considera que los trabajos de modernización de la línea ferroviaria Pola de Lena-Oviedo-Gijón/Avilés deben incluir su adaptación para los servicios de autopistas ferroviarias?
30	¿Considera ,en consecuencia , que el presupuesto para las líneas ferroviarias deben incluir los trabajos de adaptación a las autopistas ferroviarias?

DISPOSICIONES PARA UN TRANSPORTE INTELIGENTE Y RESILIENTE

Este capítulo de las Orientaciones requiere gran atención, puesto que su objetivo es dotar de “inteligencia” a las infraestructuras, para optimizar su funcionamiento y sus servicios.

Se trata de acciones que pueden generar actividad a las PYMES y el Mecanismo Conectar Europa prevé destinar el 40% de su presupuesto a las acciones para un transporte inteligente , sostenible y resiliente.Es decir, unos €10.000 millones en 2021-2027

En este capítulo se incluyen

- ✓ **Sistemas de TIC para el transporte,** que afectan a todos los modos (STI para la carretera,, ERTMS para el ferrocarril, VTMS para el transporte marítimo ,EMSWe como ventanilla única marítima, GTA/SNA para el transporte aéreo e IETM para el transporte multimodal),
- ✓ **Nuevas tecnologías e innovación**

31	¿Considera que el Plan director debe proponer un Plan de acción para dotar las infraestructuras de Asturias de “inteligencia” y para fomentar la participación de las PYMES en estas tecnologías?
32	¿Considera que el Principado de Asturias debería mejorar sus sistemas de información a las empresas y fomentar su participación en las TIC del transporte?
33	¿Considera que dotar de “inteligencia” a las redes de transporte puede generar actividad económica? ¿considera importante la digitalización del transporte?

MOVILIDAD MILITAR

El Reglamento sobre las Orientaciones, en su artículo 48 y el Reglamento (UE) 2021/1153 sobre el Mecanismo Conectar Europa, abordan el tema del uso dual de las infraestructuras del transporte civil-militar.

El MCE ha lanzado varias convocatorias para la mejora de ciertas infraestructuras a tal fin. Por lo tanto, la inclusión de una infraestructura en el Plan de acción de movilidad militar europeo puede acelerar las inversiones y adelantar su mejora.

Las Orientaciones dicen

2. A más tardar el ... [un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y teniendo en cuenta los requisitos constitucionales de los Estados miembros, la Comisión realizará un estudio para determinar las posibilidades de desplazamientos a gran escala notificados con poca antelación en toda la Unión, incluida la movilidad militar. En el curso de la elaboración del estudio, la Comisión consultará a los Estados miembros.

Teniendo en cuenta que Asturias está en el vértice del Corredor Ruta de la Plata y el Corredor Cantábrico, definidos por el Ministerio de defensa de España para unir polos de construcción militar, debería decidirse si conviene disponer de una postura consensuada sobre este tema.

34	¿Considera que Asturias debe analizar los pros y contras del uso dual civil-militar de sus infraestructuras del transporte?
35	¿Considera que Asturias debe ser consultada durante la elaboración del “estudio para determinar las posibilidades de desplazamiento a gran escala”?

TOMA DE DECISIONES Y FINANCIACIÓN

Existe una sensación de que, en lo relativo al desarrollo de las redes Transeuropeas, la responsabilidad final es del Estado.

Por lo que vimos en los apartados anteriores, las responsabilidades son compartidas entre el Gobierno central, el gobierno autonómico y las empresas. El más interesado en el desarrollo de las infraestructuras de las RTE-T es la sociedad asturiana, aunque debe decirse que también la de regiones colindantes, puesto que las infraestructuras de Asturias están a su servicio.

36	¿Considera que el impulso de las RTE-T en Asturias corresponde a toda la sociedad? ¿Quién considera que debe liderar tal impulso?
37	¿Considera que Asturias necesita un movimiento ciudadano como el de # Quero corredor en el Mediterráneo? ¿Cómo cree que sería más beneficioso, que Asturias se movilice sola o con el conjunto del Noroeste? ¿Considera que las inversiones en otras autonomías del Noroeste, pueden perjudicar a las de Asturias? En todo caso ¿Considera que deben establecerse prioridades de inversión en el noroeste, relacionadas con su eficiencia y coste-beneficio?

En cuanto a la financiación de las infraestructuras, existen recursos en los programas europeos y nacionales que pueden y deben ser aprovechados. Algunos son:

- ✓ **Mecanismo Conectar Europa, sección transportes:** la participación de Asturias es muy baja o nula. En el período 2014-2020, con un presupuesto de 25.000 millones para la EU28, el único proyecto conseguido fue el 2015-EU-TM-0375-M “Motorway of the Sea Nantes Saint-Nazaire-Gijón 2015-EU-TM-0375-M”, con una ayuda del MCE de €3,5 millones, que no se consiguió ejecutar y que hubo que devolver. En el período 2021-

2027, en las 3 grandes licitaciones ya celebradas por valor de unos €20.000 millones y en las de tipo “blending” para carburantes alternativos , no hay proyectos de Asturias

- ✓ **El Mecanismo Conectar Europa, sección energía**, permite financiar proyectos previamente calificados como Proyectos de Interés Común (PCI) ,que tienen gran impacto en la descarbonización del transporte, tales como valles de hidrógeno ,hubs portuarios de CO2, carboconductos para el transporte de CO2 (Caso de Pycaso) u otros de carácter transfronterizo muy importantes para la descarbonización del sector marítimo e industrial de Asturias
- ✓ **El Mecanismo Conectar Europa, sección conectividad digital**, en el que se reconoce un Corredor Atlántico de Conectividad digital (por ejemplo, para el desarrollo de redes 5G en autopistas)
- ✓ **El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR)**, en el que se concedió a España cerca de € 7.000 millones para el desarrollo de las RTE-T y de los que cerca de €3.000 deben destinarse a los Corredores europeos.
- ✓ **FEDER**, que permite la financiación de infraestructuras de transporte y en el que el criterio es financiar proyectos de “accesibilidad” a las redes transeuropeas
- ✓ **El Mecanismo de Transición Justa**, donde el transporte pesado terrestre y marítimo a recibido el impacto de la transición energética con el cierre precipitado de las centrales carboeléctricas y el transporte del combustible. La intervención del MTJ puede realizarse en sus tres pilares:
 - El Fondo de transición Justa (FTJ) del que Asturias gestiona € 261 millones entre 2024-2027 y que se implementa mediante ayudas directas
 - La facilidad InvestEU, con intervención especial del BEI
 - El mecanismo para el sector pública, en el que las infraestructuras del transporte son elegibles
- ✓ **El Innovation Fund** puede conceder ayudas muy importantes para el desarrollo de tecnologías para la descarbonización del sector marítimo, por ejemplo para demostración de buques de muy bajas emisiones, puesto que el sector marítimo ya ha entrado en el EU ETS. A su vez, el **Mecanismo Conectar Europa** puede desde la convocatoria CEF 2024 ,co-financiar la transformación de buques a muy bajas emisiones de GEI

38	¿Debe el Plan director indicar para cada acción quien es el responsable principal, si el Estado, la Comunidad autónoma o las empresas?
39	¿Debe el Gobierno autonómico mejorar la Información y Comunicación sobre las posibilidades de financiación de las RTE-T, incluidas las infraestructuras inteligentes, sostenibles y resilientes?
40	¿Debe el gobierno del Principado de Asturias añadir un Anexo al Plan director del Ministerio en el que se identifiquen las oportunidades de acciones innovadoras y empresariales, ligadas al desarrollo de las RTE?
41	¿ Debe el Gobierno del Principado consultar más a las empresas generadoras de cargas de transporte , para definir mejor las acciones del Plan Director?¿ Debe consultar a los generadores de cargas fuera del Principado?
42	¿Debe el Gobierno del Principado elaborar sin dilación un PIMA 2025-2035?

Incorporación del Reglamento (UE) 913/2010 en las Orientaciones

Las Orientaciones, como antes lo había hecho el Reglamento (UE) 2021/1153 sobre Conectar Europa, incorporan los corredores ferroviarios de mercancías del Reglamento (UE) 913/2010 .Las reglas del Reglamento incorporado se “*aplican al gobierno, la gestión y la utilización de las*

infraestructuras ferroviarias, incluidos los corredores de mercancías". Su aplicación corresponde al operador ferroviario ,ADIF y Asturias tiene que estar atenta a que la nueva sección del corredor, Valladolid-León-Gijón está plenamente incorporada.

Otros temas

Las Orientaciones incorporan numerosas referencias a la sostenibilidad, la resiliencia y multitud de matices que deben vigilarse en los proyectos de evaluación que se vayan realizando

Oviedo, 20 de junio de 2024