



## **EL CORREDOR EUROPEO “ATLÁNTICO” DE TRANSPORTE EN SU PASO POR ASTURIAS NO CUMPLIRÍA LAS ESPECIFICACIONES DE LA “RED BÁSICA”**

La Plataforma Tecnológica de Túneles Pajares (P.T.T.P.) abogó desde su constitución el 30 de Abril de 2013, por el desarrollo de un gran eje de transporte de mercancías que integre el potencial de la variante ferroviaria de Pajares, las autopistas de la Ruta de la Plata, de Castilla y del Cantábrico, con el puerto de Gijón/Avilés y con el espacio marítimo europeo.

La P.T.T.P. puede afirmar que está en los orígenes del reconocimiento por la Comisión europea, de la dimensión marítimo/terrestre del Corredor Europeo Atlántico y en consecuencia, de su extensión al puerto de Gijón, ampliándolo en la ruta Valladolid-Palencia-León- Gijón.

La P.P.T.P. ha analizado las presentaciones que ha hecho en Asturias el Ministerio de Transportes, de un mal llamado Plan Director del Corredor Atlántico y considera que los planes anunciados degradan la sección asturiana del Corredor de la condición de “red básica” y que no cumplen las especificaciones del Reglamento (UE) 2024/1679 sobre las Orientaciones para el desarrollo de las de las Redes Transeuropeas del Transporte (RTE-T).

La P.T.T.P. justifica sus afirmaciones en el informe que sigue y solicita que las autoridades públicas celebren consultas de carácter técnico con

**empresas y expertos movedoras de carga, de logística y de desarrollo de infraestructuras, para que las obras que se realicen den respuesta a las demandas de tráfico que se prevén desde una visión estratégica del futuro industrial de Asturias.**

## **ANTECEDENTES**

El 11 de noviembre de 2024 , la Plataforma Tecnológica de Túneles Pajares ( en lo sucesivo P.T.T.P.) fue recibida por la asesora del Coordinador Europeo para el Corredor Atlántico, profesor Carlo Secchi . Una de las primeras noticias de la asesora Doña Julie Buy ,es que en julio de 2024 se había incluido en el Corredor “Atlántico” la sección ferroviaria para las mercancías Palencia-Santander y el puerto de Santander. La razón del ascenso a “básicas” de estas infraestructuras, no fue por cumplir los parámetros requeridos, sino por la presión del Ministerio de Transportes de España, que exigió tal promoción como condición para desbloquear en el Consejo de transportes de la UE la aprobación final del Reglamento (UE) 2024/1679 “relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte” ( [Regulation \(EU\) 2024/1679](#) en lo sucesivo, las “Orientaciones”).El Gobierno de Asturias había hecho también sus peticiones, por ejemplo la inclusión de las autopistas A-66 y AP-66 y la referencia específica a ZALIA, pero está claro que la planificación de las infraestructuras no se realiza en todos los casos según la [methodology](#)” , contenida en el citado Reglamento .

El “mapa” del Corredor Europeo “Atlántico” de Transporte ha pasado a ser (trazo amarillo):



En lo que se refiere a Asturias, la suerte quedó echada desde que el Ministerio de Transportes solicitó en el año 2021 a la Comisión europea “reemplazar la línea planificada en alta velocidad Pola de Lena-Oviedo-Gijón por la línea convencional existente”. Así figura en la página 87 de las llamadas “TEN-T National factsheets”, que publicó la Comisión.

La buena noticia es que la Unión Europea mantuvo la sección “Pola de Lena ,Oviedo, Gijón” donde ya estaba planificada, es decir como línea de tráfico mixto, coexistiendo tráficos a alta velocidad para pasajeros de al menos 200 km/h y tráficos de mercancías, con velocidades de al menos 100 km/h. La mala noticia , sin embargo, es que el Ministerio de Transportes, incluido el Comisionado que nombró para el Corredor ,continúan proponiendo por la vía de los hechos lo mismo que en 2021, es decir la devaluación del Corredor Europeo “Atlántico” del Transporte en su paso por Asturias.

En la reunión con la Sra Julie Buy, se pudo comprobar en su base de datos que algunas de las informaciones que aporta el Ministerio de Transportes de España sobre la sección asturiana del Corredor no son ciertas. En efecto, en el 5º Plan de Trabajos del Coordinador, publicado el 4 de octubre de 2022, se dice que la sección Pola de Lena-Oviedo-Gijón cumple determinados “indicadores de eficiencia “(los llamados KPIs), tales como que la velocidad de los trenes de mercancías es superior a 100km/h y que ya se cumplen los requisitos de interoperabilidad ferroviaria, es decir, que las infraestructura de las vías está ya preparada para el tránsito del ancho ibérico (1668 mm) al ancho estándar europeo (1435 mm). Cualquiera puede comprobar que no es así.

La P.T.T.P considera que el desarrollo integral en Asturias del Corredor Europeo Atlántico es un compromiso adoptado por el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros de la Unión , al que la sociedad asturiana no puede renunciar .La Comisión europea ha acuñado la importancia de la “dimensión marítima” del Corredor Atlántico y por lo tanto, existen razones estratégicas y operativas que confirman que esta sección debe desarrollarse en total conformidad con las “orientaciones”, hasta el “nodo portuario” y el “nodo urbano” de Gijón.

La apertura de la variante ferroviaria del Pajares ha representado un gran avance y los servicios AVE cada vez más fiables son un caso de éxito. Una vez consolidado el tráfico de pasajeros, es necesario poner en marcha una estrategia para el impulso del transporte de mercancías , completando las infraestructuras necesarias según un Plan Director en conformidad con las “Orientaciones” de la Unión para el desarrollo de las RTE-T.

## **UN“PLAN DIRECTOR” PARA EL DESARROLLO DEL CORREDOR EUROPEO DE TRANSPORTE EN ASTURIAS**

En la opinión de la P.T.T.P., el **Plan Director** de la movilidad de las mercancías en Asturias, debe basarse en dos pilares :

- En primer lugar , en el modelo industrial futuro que se plantee para Asturias y que tendrá en cuenta las propuestas de la Comisión europea para 2024-2029, muy en particular la propuesta comprometida para marzo de 2025 sobre el “Pacto por la industria limpia”. Se requieren una “visión industrial 2030” y una “visión industrial 2050”.

- En segundo lugar , el planteamiento sobre las oportunidades que se ofrecen a Asturias en el espacio Atlántico, incluido el hecho de ser la puerta de origen/destino de mercancías para áreas económicas muy importantes de España. Debe reafirmarse que el puerto de Gijón es un “puerto básico” transeuropeo e internacional.

El **Plan Director** deberá comenzar por un análisis de flujos de tráfico actuales y futuros , oferta/demanda, análisis coste/beneficio socioeconómico en los distintos escenarios que puedan plantearse (por ejemplo, transición industrial intensiva , transición industrial justa y transición industrial degresiva). Asimismo, debe contemplarse la extensión del “hinterland” de los puertos de Asturias hasta Madrid (puertos secos de Coslada ,Vicálvaro y Abroñigal) ,Extremadura , valle del Ebro y Valencia. Es evidente que los escenarios de la demanda según los tipos y flujos de mercancías a mover ( graneles sólidos, líquidos y gases, siderúrgicos, automoción, contenedores...) son fundamentales para definir las infraestructuras y responder a los grandes principios de la multimodalidad y de la interoperabilidad del transporte moderno. Es necesario consultar a los cargadores, a los operadores de transporte y logísticos y a otras partes interesadas pertinentes que operen en Asturias y fuera de Asturias.

La Comisión europea solicita a los Estados miembros determinados estudios y análisis estratégicos, que pueden integrarse en el plan Director. En la sección 6 de las “orientaciones” sobre las “Infraestructuras para terminales multimodales de transporte de mercancías”, se solicita por ejemplo que *“a más tardar el 19 de julio de 2027, los Estados miembros llevarán a cabo un análisis prospectivo y de mercado sobre las terminales multimodales de transporte de mercancías situadas en su territorio”*. Dado que Asturias ha sido incorporada con 6 años de retraso al “Corredor Atlántico”, sería preciso acelerar estos análisis para recuperar el tiempo perdido .

El **Plan Director** debe dedicar especial atención a dos infraestructuras que son muy importantes en el funcionamiento de un Corredor de mercancías, como son:

- Los puertos marítimos de Gijón y Avilés, sus accesos por carretera y ferrocarril y la ZALIA ,que es considerada en las “orientaciones” como adyacente al puerto.
- El cuello de botella de la sección ferroviaria Pola de Lena-Oviedo-Gijón y muy en particular la cuestión de la migración progresiva al ancho de vía estándar europeo (migración de los 1668 mm a los 1435 mm).

## **ESTRATEGIA PORTUARIA**

Los **puertos marítimos** y las plataformas logísticas multimodales, son considerados en las Orientaciones como los “**nodos**” básicos para la planificación de las infraestructuras y su estrategia es fundamental para establecer servicios de transporte eficientes y sostenibles.

El puerto del Musel ha sido tradicionalmente un puerto “granelero”, hasta el punto de que la ampliación solicitada al Fondo de cohesión en 2004<sup>1</sup>, fue justificada por *“la demanda creciente de tráfico de carbón y gases”*. Sin embargo, la “transición energética” ha cambiado completamente este planteamiento y el puerto de Gijón debe beneficiarse de la estrategia de la “transición justa”.

---

<sup>1</sup> Proyecto del Fondo de cohesión 2004.ES.16.C.PT.021

Es evidente es que el puerto de Gijón debe definir su **plan estratégico** que amplíe su área de influencia y orientado a los objetivos de la transición energética e industrial en curso.

Para definir esta estrategia, es necesario partir de la situación actual que aporta el Observatorio para el Transporte y la Logística de España (OTLE) y que se resume a continuación:

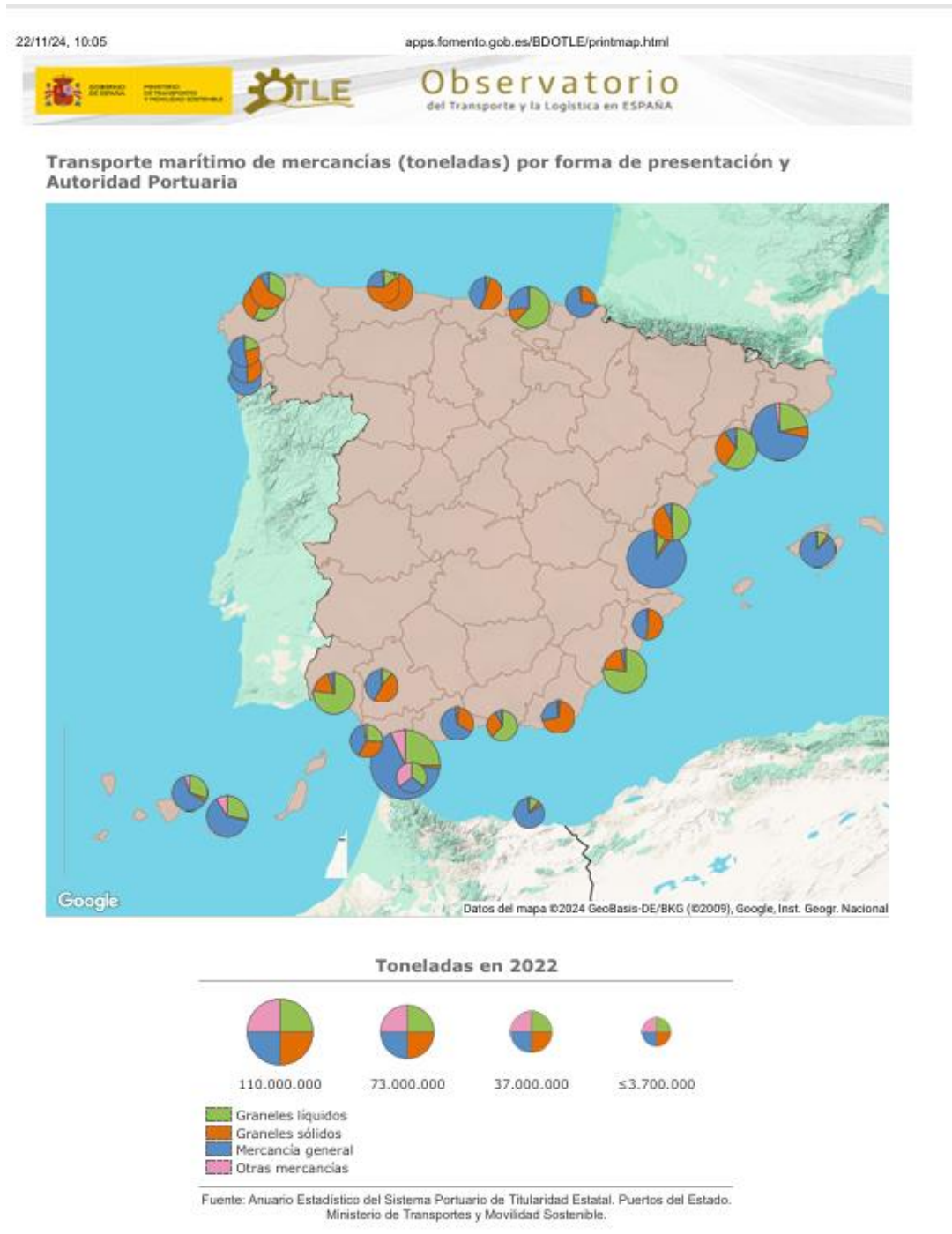
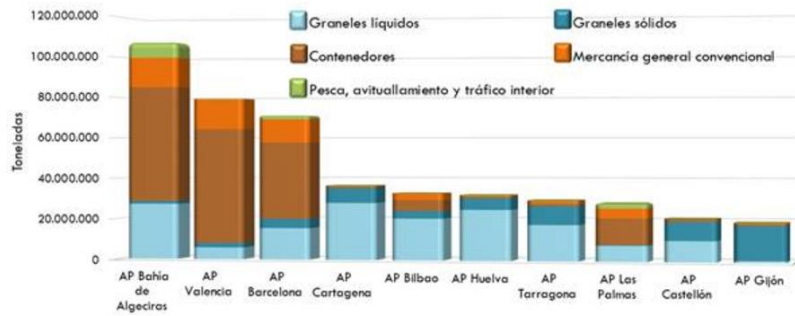


Gráfico 63. Toneladas gestionadas en las principales Autoridades Portuarias por forma de presentación de la mercancía en 2022



## Líneas

### WEC LINES

GUJÓN - SINES - CASABLANCA  
- LAS PALMAS - TENERIFE

### MSC NORTE

GUJÓN - AMBERES

### MSC SUR

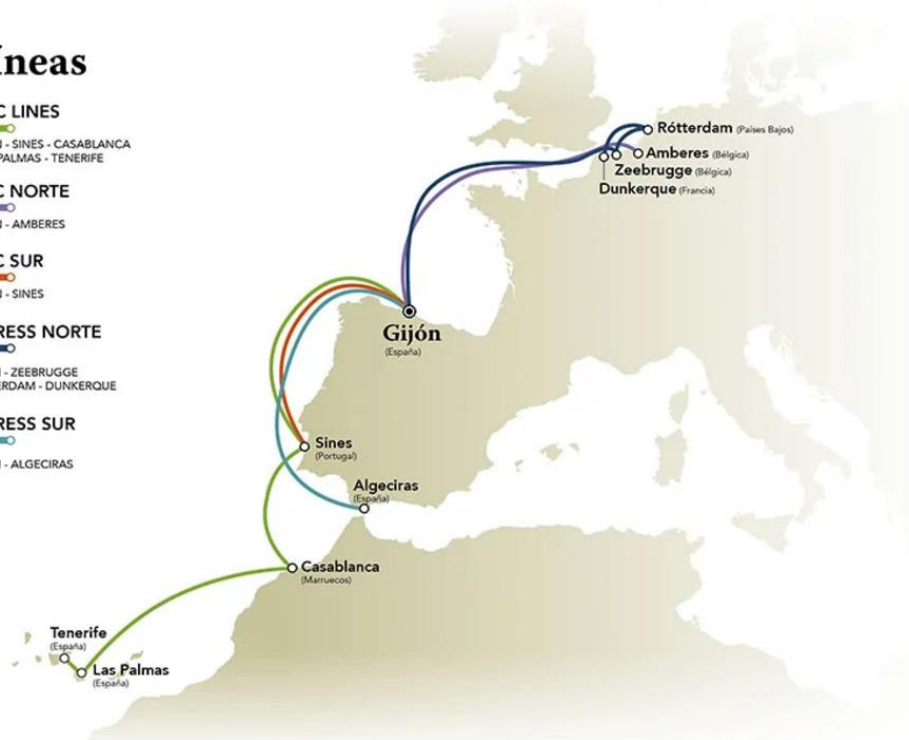
GUJÓN - SINES

### X-PRESS NORTE

GUJÓN - ZEEBRUGGE  
RÓTTERDAM - DUNKERQUE

### X-PRESS SUR

GUJÓN - ALGECIRAS



La comparación de los flujos de tráfico , según tipos de carga , con los puertos del noroeste , en toneladas y para el año 2023 ,aporta las cifras siguientes:

Año	Autoridad Portuaria	Clase de mercancía							Total tráfico portuario	
		☐ Mercancías según su presentación				☐ Otras mercancías				
		Tipo de mercancía	☐ Graneles líquidos	☐ Graneles sólidos	☐ Mercancía general	Total mercancías según su presentación	☐ Pesca capturada	☐ Avituallamiento		☐ Tráfico interior
Mercancía	Subtotal graneles líquidos	Subtotal graneles sólidos	Subtotal mercancía general		Subtotal pesca capturada	Subtotal avituallamiento	Subtotal tráfico interior			
☐ 2022	Autoridad Portuaria A Coruña	8.528.283	5.392.360	896.732	14.817.375	28.131	73.748	0	101.879	14.919.254
	Autoridad Portuaria Avilés	651.472	2.795.247	996.945	4.443.664	14.045	55.781	0	69.826	4.513.490
	Autoridad Portuaria Bilbao	20.452.871	3.752.882	8.560.840	32.766.593	0	122.627	0	122.627	32.889.220
	Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao	3.961.857	6.856.470	977.912	11.796.239	207	14.158	29	14.394	11.810.633
	Autoridad Portuaria Gijón	843.784	16.938.901	1.283.494	19.066.179	8.401	25.562	0	33.963	19.100.142
	Autoridad Portuaria Pasaia	0	904.069	2.363.507	3.267.576	19.055	25.880	0	44.935	3.312.511
	Autoridad Portuaria Santander	242.312	3.410.479	2.761.968	6.414.759	5.631	35.172	0	40.803	6.455.562
	Autoridad Portuaria Vigo	31.974	304.134	4.216.194	4.552.302	34.009	128.913	0	162.922	4.715.224
	Autoridad Portuaria Vilagarcía	299.566	401.187	789.543	1.490.296	0	7.777	0	7.777	1.498.073
	Autoridad Portuaria Marín y Ría de Pontevedra	2	1.039.590	1.037.880	2.077.472	3.118	37.514	0	40.632	2.118.104

Finalmente y para incentivar una estrategia portuaria de Asturias, puede ser positivo establecer una comparación con la estrategia de su puerto más próximo, Santander. Se puede resaltar lo siguiente:

- ✓ El Puerto de Santander ha ampliado la longitud útil de las vías de la terminal logística de Muriedas<sup>2</sup> para que puedan acoger trenes de hasta 608 metros. *“Esta inversión, cifrada en de 5,9 millones de euros en la línea de la red convencional Palencia-Santander, supone una nueva apuesta por el incremento del tráfico de mercancías”*. No hay duda de que el objetivo es afianzar los tráficos de RENAULT.
- ✓ El puerto de Gijón está construyendo el acceso ferroviario al muelle Norte y la renovación de la vía trasera de los muelles de la Osa, con inversiones por valor de € 5 millones y €3 millones, respectivamente<sup>3</sup>
- ✓ Con motivo de la introducción en el Reglamento (UE) 2024/1679 del “espacio marítimo europeo”, la Autoridad Portuaria de Santander, con el acuerdo de Puertos del Estado y tal vez su financiación, ha lanzado la convocatoria de estudio [https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle\\_licitacion&idEvl=G6reoanfA2ZSYrkJkLIldw%3D%3D](https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle_licitacion&idEvl=G6reoanfA2ZSYrkJkLIldw%3D%3D), cuyo objeto es la *“Asistencia técnica para la identificación de usuarios actuales y potenciales de carga (rodada y contenedor Lo-Lo) del puerto de Santander”*
- ✓ En la convocatoria del Mecanismo Conectar Europa 2023 CEF Transport, la Autoridad Portuaria de Santander ha conseguido el proyecto *“23-ES-TG-HeelRoRoRamp-PSant Works for basic maritime infrastructures, heel and ro-ro ramp, at Raos9 quay to improve the efficiency of the port of Santander (Cantabria) ”*, con una ayuda de €3.540.558,00

<sup>2</sup> <https://www.diarioelcanal.com/obras-terminal-muriedas/>

<sup>3</sup> Según información de la Autoridad portuaria, se está instalando travesía polivalente, pero no se sabe si en coordinación con la infraestructura de vía Pola de Lena-Oviedo-Gijón. En el puerto de Barcelona, sin embargo, se ha instalado “tercer carril” en sus principales terminales

- ✓ Navieras que operan en el puerto de Santander, han conseguido “Ecoincentivos” financiados por el PRTR, para la transferencia de carga del camión al barco. En los puertos de Gijón y de Avilés, no se han conseguido (tal vez no se hayan pedido)<sup>4</sup>.
- ✓ El tráfico de “mercancías general” del puerto de Santander, en 2022, fue de 2.761.968 ton, contra 1.283.494 ton el de Gijón, o 2.280.439 ton la suma de Gijón y Avilés.
- ✓ La AP de Gijón informa en su portal de 6 líneas regulares y la AP de Santander 16<sup>5</sup>. ¿Se requiere competencia o colaboración entre puertos? En todo caso, es evidente que el puerto de Gijón debe aprovechar el potencial competitivo que le da la apertura de la variante ferroviaria de Pajares.
- ✓ El Puerto de Gijón ha conseguido una ayuda del CEF Transport 2023 de €2.610.240 para trabajos del proyecto EALINK, que tiene por objetivo la alimentación eléctrica de barcos atracados en el puerto (Onshore Power Supply, OPS)<sup>6</sup>.

Los tráficos de carbones disminuirán con la descarbonización y se requiere un “plan de acción” para aumentar los flujos de mercancía general (contenedores, Ro-Ro, otros). Los flujos actuales de mercancía general del puerto de Gijón ponen incluso en duda la necesidad de una Zona de Actividades Logísticas ( Terminal Ferrocarril-Carretera de la ZALIA), puesto que para las ZAL las “orientaciones” establecen un *“transbordo anual de mercancías, en el caso de la carga general, superior a 800 000 toneladas”*<sup>7</sup>. Es difícil establecer, sin un análisis más fundado, un objetivo de flujos de mercancía general, pero debería aspirarse a triplicar el flujo actual antes de 2030.

En cuanto al puerto de Avilés, debe ambicionar la modernización necesaria para ser calificado como puerto de la “red básica”, de la misma manera que ha sido calificado recientemente el Puerto de Santander. Ello permitiría también que la sección ferroviaria Villabona- Avilés sea calificada como “red básica extendida”.

## COMPLETAR LA RED FERROVIARIA

**Este es un tema muy importante, porque las obras que se realicen son definitivas para muchas décadas**

La sección ferroviaria Pola de Lena-Gijón/Avilés es un verdadero “**cuello de botella**”, por el que han de circular trenes de corta, media y larga distancia, AVE y mercancías. La “congestión” en esta sección puede condicionar el tráfico y poner en riesgo la rentabilidad socio-económica del Corredor Atlántico en su acceso al corazón industrial de Asturias.

Además de la modernización de la infraestructura de esta sección, debe resolverse el problema de la migración de las vías desde el ancho ibérico (1.668 mm) al ancho estándar europeo (1.435 mm), teniendo en cuenta que durante mucho tiempo van a circular trenes con ambos anchos.

<sup>4</sup> En este momento está abierta una convocatoria, con plazo hasta el 6.06.2025

<sup>5</sup> No se valora la frecuencia y calidad de las distintas líneas, que merecería un análisis detallado

<sup>6</sup> El OPS es una obligación, antes de 2030, para los puertos de la red básica, establecida en el llamado Reglamento AFIR ( Regulation for the deployment of alternative fuels infrastructure).

<sup>7</sup> Para las mercancías a granel, que también se citan, ya existe el parque de carbones de Aboño



El avance del Plan Director que presentó el Comisionado del Ministerio para el Corredor Atlántico, en Oviedo el 12.06.2024, indica que en el tramo Pola de Lena-Gijón se instalará traviesa polivalente, con lo que el tráfico de mercancías continuaría, durante mucho tiempo, en ancho ibérico.

Esta solución debe discutirse en profundidad y analizar las necesidades de transporte ferroviario en una sección donde van a coexistir, como antes se señaló, los tráficos de cercanías, media distancia, alta velocidad y mercancías. La coexistencia de trenes de mercancías que deberían conectar con la frontera francesa o con secciones ferroviarias de España donde ya se migró al ancho UIC, con trenes de mercancías que continuarán por la red convencional española en ancho ibérico y con trenes de cercanías, recomienda como mejor solución que, al menos en una de las vías de la sección Pola de Lena-Gijón, se instale un tercer carril.

La razón fundamental por la que deben circular trenes de mercancías en ancho estándar europeo (UIC) con origen/destino en las áreas industriales de Asturias, es una razón de localización de las empresas, puesto que muchas quieren conectar por ferrocarril sus diferentes factorías y/o sus proveedores en Europa. Es un tema que, por lo tanto, incide en la estrategia industrial de Asturias, que prevé una multiplicación del tráfico transeuropeo.

La solución de instalar traviesa polivalente equivale a asegurar que la migración al ancho estándar europeo se dilatará "sine die" y que Asturias puede convertirse en una "isla ferroviaria". El 5thWorkPlan del Coordinador lo reconoce de hecho cuando dice que un 32% del Corredor Atlántico en España será "non-operational" en ancho UIC en 2030. Es seguro que la sección asturiana sería parte de ese porcentaje.

Dado que entre Campomanes y León se ha optado por instalar un tercer carril, lo racional sería continuar con esta solución hasta Gijón/Avilés (salvo gran dificultad a justificar).<sup>8</sup>La solución del tercer carril se está aplicando ampliamente en el Corredor Mediterráneo y ADIF dispone de gran experiencia. Finalmente, las "*líneas interoperables en la península Ibérica con un ancho no UIC*" es un proyecto predeterminado en el Mecanismo Conectar Europa (Reglamento (EU)

---

<sup>8</sup> Ver documento de ADIF "La vía de tres carriles, Situación actual y perspectivas [https://web.archive.org/web/20150612122759/http://www.adfersit.pt/div\\_tematica/Ref%2033.pdf](https://web.archive.org/web/20150612122759/http://www.adfersit.pt/div_tematica/Ref%2033.pdf)

2021/1153 ) y por lo tanto, es prioritario para su cofinanciación por el citado MCE.



*Figura 1. Vía de 3 carriles y Vía de ancho convencional*

Por otra parte, el 5th Workplan del Coordinador dice también que “ la sección León-Gijón ha sido excluida de la instalación de ERTMS”, lo cual es una señal más de la degradación a la que parece el Ministerio de Transportes se propone someter a la sección asturiana. Esta exclusión, confirmada en declaración pública por el Comisionado del Ministerio, no es conforme con las “Orientaciones”, que en su artículo 18 establecen que *“los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030,...se haya desplegado el ERTMS en las infraestructuras ferroviarias de la red básica”* y que *“solo está autorizada la Comisión para conceder las posibles exenciones , mediante adopción de un acto de ejecución, en casos debidamente justificados y a petición del Estado miembro”*. Por lo tanto, no es admisible la exclusión unilateral que ha realizado el Ministerio.

El Reglamento (UE) 2024/1679 sobre el desarrollo de las RTE-T, establece que *“los Estados miembros con una red ferroviaria existente, o una parte de ella, que tenga un ancho de vía diferente del ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm **realizarán una evaluación, a más tardar el 19 de julio de 2026, en la que se determinen las líneas ferroviarias existentes situadas en los corredores europeos de transporte con vistas a su posible migración al ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm”***.

Dado que la migración del ancho ibérico al estándar europea ya fue estudiada en años pasados para los corredores Atlántico y Mediterráneo con ayuda de la Comisión, es necesario que el Ministerio adelante el análisis al noroeste lo antes posible . De acuerdo con el informe de la asesora del Coordinador europeo del Corredor Atlántico, la ingeniería INECO del Ministerio estaría realizando actualmente este estudio