

## LA DIMENSIÓN MARÍTIMA DEL CORREDOR ATLÁNTICO

### Con motivo de la visita del Coordinador europeo del Corredor al Puerto de Gijón

Por Vicente Luque Cabal, José Antonio Saez de Santamaría, Victor Gonzalez Marroquín, Vicente Gutierrez Peinador, de la Plataforma Tecnológica de Túneles Pajares

La última Newsletter del Coordinador del Corredor Europeo Atlántico, François Bausch, anuncia su visita, entre los días 25 a 28 de mayo, a los puertos de A Coruña, Gijón, Santander y Bilbao, es decir a los puertos del "Corredor" en su área noroeste. Ello muestra la importancia que Europa da a la dimensión marítima del Corredor, puesto que por los puertos españoles circula el 77,3% de las mercancías que se importan/exportan ((en 2024, 441,76 Mton sobre un total de 571 Mton). Los puertos son las verdaderas fronteras para las mercancías, mientras que el tránsito transfrontera ferroviario, atlántico mas mediterraneo, es del 0,7%. Estas cifras justifican plenamente que las conexiones con los puertos de Gijón/Avilés son mucho más importantes que las costosas inversiones de la conexión ferroviaria España- Francia, tanto por el País vasco como por Cataluña.

El momento de la visita es especialmente importante, dado que en el mes de julio de este año, el Coordinador europeo tiene que publicar el sexto Plan de Trabajos del Corredor y además, antes del 19 de julio, España tiene que notificar una evaluación de la migración del ancho de vía, desde el actual de 1668 mm al estándar europeo de 1445 mm. Es un tema delicado que requiere una planificación racional, puesto que por el tramo León-Oviedo-Gijón/Avilés deben circular trenes de cercanías, media y larga distancia, AVE y trenes de mercancías. La visita sobre el terreno por parte del Coordinador es también importante para que sus informes no acepten lo que le venía notificando el Comisionado del Ministerio para el Corredor, como por ejemplo que entre Pola de Lena y Gijón los trenes de pasajeros podían circular a 200 km/h.

La Plataforma Tecnológica de Túneles Pajares se interesa no solo por los aspectos tecnológicos de la construcción de los túneles, sino también por su uso y rentabilidad durante su explotación. Bajo este principio, la P.T.T.P. viene defendiendo la importancia del uso mixto de los grandes túneles para el tránsito de personas y de mercancías, como ocurre en los túneles de Gotthard, Loschberg, Ceneri, Eurotunnel o los futuros de Brenner y Mont Cenis. La capacidad de tráfico de estos túneles, que tienen la misma estructura que "Pajares", es altísima y supera los 300 trenes diarios. La capacidad de tráfico de los túneles de Pajares supera con creces cualquier demanda previsible, pero para hacerla realidad es fundamental una gestión a lo "suizo" y las infraestructuras auxiliares, tales como apartaderos de trenes, terminales ferrocarril-carretera, ERTMS y otros que permitan esta gestión eficiente.

La variante ferroviaria de Pajares es la infraestructura necesaria para desarrollar, junto a los puertos de Gijón y Avilés, un gran eje de transporte de mercancías que conecte Asturias con las áreas industriales más importantes del centro de España, valle del Ebro y en algunos casos, el área mediterránea. El mejor ejemplo para Asturias son los puertos de Valencia y Sagunto, tanto porque están bajo la misma Autoridad portuaria, como porque han logrado desarrollar un área industrial en Sagunto y una línea ferroviaria intermodal entre los puertos valencianos y las plataformas multimodales de Coslada, Fuenlabrada, Abroñigal y Barajas, en Madrid Puerto seco, que son un referente en España.

Uno de los primeros retos para Asturias, sería que el tráfico ferroviario Valencia-Madrid no continúe , como ya está ocurriendo, hacia el puerto portugués de Sines , sino que se ofrezca una alternativa competitiva hacia los puertos de Gijón/Avilés. Es necesario, cuanto antes, un plan de acción logístico de atracción de empresas integradoras tierra-mar, que permita extraer el máximo beneficio de las infraestructuras de que ya se dispone.

La visita del Coordinador europeo del Corredor Atlántico debería ser una ocasión para presentarle una “visión” de la Asturias industrial compatible con su oferta de calidad de vida, dotada con infraestructuras para la movilidad sostenible y acorde con el gran objetivo de soberanía estratégica.

Al mismo tiempo, tiene que ser informado de los planes del Ministerio de Transportes, que han excluido el “cuello de botella” ferroviario Pola de Lena-Gijón de los estándares mínimos del Corredor Europeo Atlántico, hasta el punto de poder decir que esta sección ha sido excluida del “Corredor”.

Es necesario que Asturias sea incorporada plenamente al Corredor Europeo Atlántico y cuanto antes, debe adoptarse un auténtico Plan director de desarrollo de las infraestructuras que completen las actuales , para alcanzar el objetivo de la movilidad sostenible que requiere el futuro verde y digital de una gran parte de España. Porque, no lo olvidemos, las infraestructuras del transporte que atraviesan Asturias, están al servicio de España y de Europa.