

.....
.....
.....
Pero el mejor ejemplo de la estrecha dependencia entre los problemas de Asturias y los problemas de España es el caso del aislamiento ferroviario asturiano, que se agrava con las noticias recientes relativas a la instalación de vías de ancho RENFE en la línea de alta velocidad León-Asturias que comprende los colosales túneles de 25 kms de la Variante ferroviaria de Pajares.

Desde su incorporación a la Unión en 1986, España hizo suyo el compromiso europeo de creación de un espacio sin fronteras interiores que exige la interconexión y la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales, a través de acciones normativas y técnicas para lograr un nuevo sistema que favorezca el aumento de la competitividad del transporte ferroviario en Europa. Si esto es importante para la Unión Europea donde el ferrocarril alcanza una cuota de mercado en el transporte de mercancías del 22 % en Alemania, del 16 % en Francia y del 11 % en Italia, no es difícil admitir la trascendencia que supone para España donde la cuota actual de mercancías es del 4 %.

Por eso algunos impulsamos hace quince años, al final del siglo XX, al amparo de las Directivas Europeas, el primer programa ferroviario español para avanzar progresivamente hacia el ancho internacional, transformando toda la red nacional, gracias a las tecnologías españolas de trenes de ancho variable y a las traviesas polivalentes, dentro del Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) 2000-2010. Así se diseñaron y se pusieron en marcha todos los nuevos corredores de alta velocidad, en toda España. Entre ellos el Madrid-Asturias con la Variante de Pajares para entrar en servicio en 2010. El BOE es testigo insobornable de los hechos.

Lo que nunca imaginé es que en el siglo XXI los mismos que siempre rechazaron en la Junta General del Principado y en las Cortes Españolas – los Diarios de Sesiones tampoco mienten- a la Variante de Pajares diseñada, proyectada, licitada, adjudicada e iniciada en alta velocidad europea -en Europa no existe el concepto de velocidad alta- darían la vuelta al proyecto para retroceder al siglo XIX, con el intento de ponerla en explotación no se sabe cuándo, pero en ancho ibérico. Esta decisión de ADIF de poner en explotación en ancho ibérico la Variante de Pajares no puede ser aceptada sin oposición por el Gobierno del Principado, porque no responde ni al interés regional de Asturias ni al interés general de España.

Las mercancías también pueden circular por el ancho internacional, aunque a RENFE no le guste. Para la circulación de trenes en ancho ibérico, o ancho RENFE, especialmente los de mercancías que no requieren más velocidad sino mayor regularidad, no es necesario prostituir la Variante de Pajares con el tercer hilo porque pueden seguir haciéndolo por la línea actual, pasando por el viejo túnel de La Perruca. Así ocurrirá en otros corredores ferroviarios estratégicos para España, como la salida hacia Francia desde Barcelona, a través de la nueva línea de alta velocidad y el nuevo tramo internacional Figueras-Perpiñán, por los que circularán viajeros y mercancías en ancho internacional, conviviendo durante unos años con el viejo corredor Barcelona-Port Bou en ancho ibérico, mientras se transforma el resto del corredor del Mediterráneo. Si por este último doble corredor Barcelona-Frontera Francesa circulan 21 trenes diarios y 1.600.000 Tm/año, ¿qué dificultad plantea la continuidad del paso actual por Pajares, por el que circulan 20 trenes diarios y 2.700.000 T/año, con el funcionamiento paralelo de la Variante de Pajares en ancho internacional? ¿Por qué el Ministerio de Fomento da soluciones distintas en Asturias y en Cataluña al mismo problema, si aquí los tráficos justifican una solución idéntica mucho con mayores argumentos ?

Señoras y señores, el problema de fondo de la política ferroviaria española, que repercute negativamente en Asturias, es el inveterado interés de RENFE de mantener su posición de operador en monopolio sobre dos bases: el aislamiento ferroviario nacional derivado del anacrónico ancho ibérico, y el abuso de su posición dominante en el actual mercado europeo liberalizado del transporte ferroviario de mercancías. Pero el interés de RENFE como operador en monopolio choca con el interés de España y con el de Asturias. España y Asturias necesitan la alta velocidad, es decir, el ancho internacional para incrementar la cuota de viajeros en el transporte ferroviario, cuya premisa básica es la velocidad, o sea, la reducción de tiempos. España y Asturias también necesitan más que otros países europeos la verdadera apertura a la competencia del transporte ferroviario de mercancías que impulsa la Unión Europea, y no la pseudo liberalización anunciada hace un mes con la creación de cuatro sociedades mixtas – MULTI, IRION, CONTREN y PECOVASA- en las que RENFE se reserva el 55 % de la titularidad de sus acciones, ni tampoco la continuidad del monopolio no confesado de la tracción, es decir, de las locomotoras.

El ferrocarril es el modo de transporte menos competitivo, a la vista de los datos estadísticos, y es el último que se resiste a aceptar la competencia. En el pecado del monopolio lleva la penitencia de la pérdida constante de cuotas de transporte de viajeros y de mercancías. El ancho internacional en la línea de alta velocidad Madrid-Asturias, y la apertura a la competencia

sin abuso de posición dominante de RENFE en las mercancías, no son solo reivindicaciones regionales asturianas, sino verdaderas necesidades españolas para garantizar el futuro de nuestros ferrocarriles. La travesía de tres hilos está justificada para introducir transitoriamente el ancho internacional en un corredor de ancho ibérico y acelerar su transformación, pero no para introducir el ancho ibérico en un corredor de ancho internacional y detener el proceso de cambio. Lamento que el Ministerio de Fomento esté intentando dar gato por liebre a los asturianos.

El orden de factores altera claramente y negativamente el producto, y provocará graves daños colaterales en los puertos asturianos, porque los dos grandes puertos asturianos de Avilés y de El Musel tienen pendientes sus conexiones viarias y ferroviarias. La ampliación del puerto de El Musel con su calado de 20 m. lo sitúa a la vanguardia de los puertos españoles para tráficos de grandes buques Triple-E. Mientras la conexión ferroviaria del puerto de Barcelona ya opera en ancho internacional hacia Europa, el puerto de Avilés y el puerto español que transporta mayor volumen de Tm. de mercancías por ferrocarril, que es el puerto de El Musel, están abocados a desperdiciar una ocasión única para incorporarse a la red española de ancho europeo, y condenados a cometer el error de perpetuar el ancho ibérico que solo beneficia la supervivencia del monopolio de un operador público interesado en ello. También en materia ferroviaria los intereses generales de Asturias y de España marchan unidos inseparablemente. Solo la insolidaridad de unos pocos, haciendo uso de los medios puestos a su servicio por todos los españoles, puede causar un daño irreparable a nuestra economía regional y a nuestro bienestar social en el transporte ferroviario de viajeros y de mercancías.

.....
.....