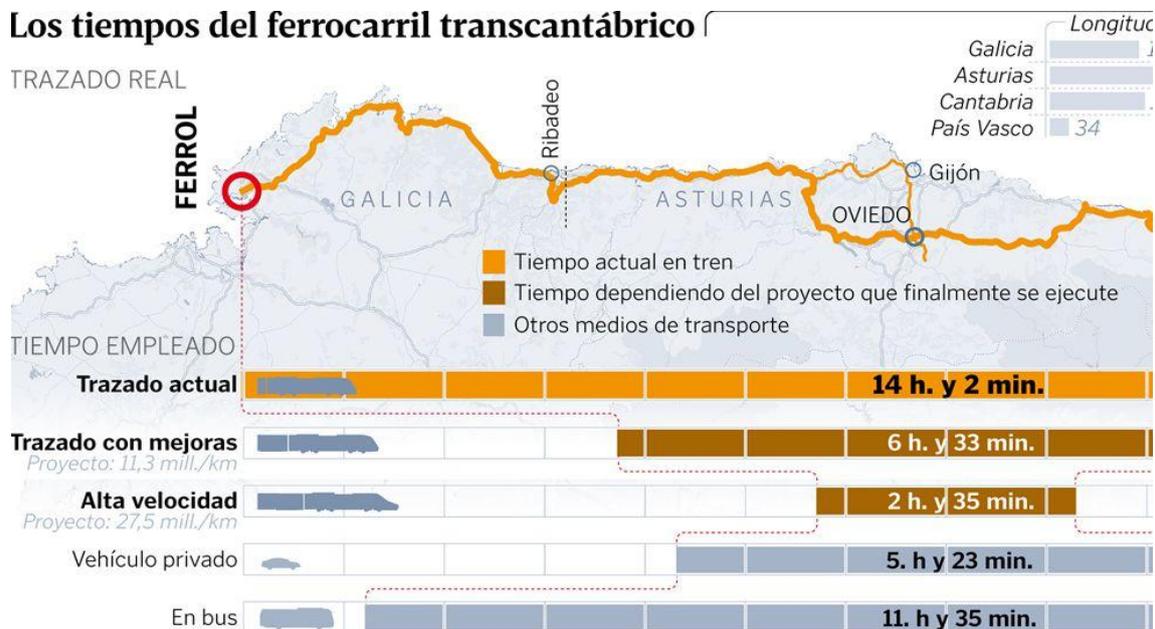


## Asturias, los puertos y los empresarios apoyan una reforma sostenible del trazado de la antigua Feve como salida hacia Europa por menos de la mitad de lo que cuesta el AVE

Una información de Pablo González



El Gobierno del Principado de Asturias, los presidentes de los puertos del norte y del noroeste, y los empresarios de estos territorios han puesto de nuevo sobre el tapete la posibilidad de **reformar el trazado ferroviario transcantábrico de la antigua Feve** para convertirlo, con una inversión sostenible y a largo plazo, en **un eje logístico de mercancías y de pasajeros competitivo** que esté conectado con Europa mediante **vías de ancho internacional**. La inversión sería menos de la mitad de lo que costaría el tren de alta velocidad que en su momento Aznar y el ministro Álvarez Cascos comprometieron con el Plan Galicia, del que se cumplieron 14 años el martes. Este **proyecto sigue vigente en el actual Plan de Infraestructuras de Fomento**, aunque es evidente que la

situación económica y **necesidades mucho más perentorias obligan a esperar tiempos mejores.**

En cambio, un estudio del Gobierno asturiano encargado a varias consultoras y que forma parte de su Plan Director de Infraestructuras calcula que la reforma blanda del ferrocarril de vía estrecha, con velocidades máximas de 120 por hora, electrificación, cambio de ancho y vía doble en algunas zonas costaría 11,37 millones de euros por kilómetro. Este importe es muy inferior a lo que denominan propuesta 5, consistente en construir una línea de alta velocidad para circular a más de 250 por hora. Este proyecto costaría 27,5 millones por kilómetro y, según el estudio, no soluciona el problema de las mercancías de los puertos atlánticos y cantábricos.

**El trazado rectificado reduciría de 14 a 6 horas el recorrido entre Ferrol y Bilbao, un tiempo más competitivo que el transporte público por carretera.** En cualquier caso, se trata de una inversión muy relevante, difícil de acometer en estos tiempos -donde hay otras prioridades en infraestructuras y en otros ámbitos-, pero es evidente que supondría un ahorro considerable de tiempo en los viajes decimonónicos por la vía de ancho métrico.

El tren transcantábrico resurge después de que los empresarios del noroeste crearan hace unos días en León una **plataforma reivindicativa para evidenciar la marginación de estos territorios en el diseño de las redes** transeuropeas y, por tanto, en las ayudas comunitarias que conllevan. El corredor atlántico, paradójicamente, une Bilbao con las ciudades portuguesas vía Salamanca. Pero el noroeste se queda en la periferia de los grandes flujos económicos del futuro. El estudio del Principado incide en esta cuestión y concluye que esta situación «supone una pérdida de competitividad para las regiones afectadas». El informe defiende un eje Irún-Vigo que puede vertebrarse a partir de la próxima década, de la misma forma que ya se está perfilando un eje ferroviario mediterráneo.

En un foro de presidentes de autoridades portuarias del Cantábrico y el Atlántico organizado por el diario gijonés *El Comercio*, el presidente del puerto de Santander sacó a colación el proyecto, que contó con el apoyo del resto de los responsables. Jaime González apostó por «un corredor cantábrico de ancho internacional y no tener un tren de juguete», en referencia a los

convoyes de la extinta Feve, ahora integrada en Renfe. El Gobierno del Principado respaldó ayer esta iniciativa, recordando que está presente en su plan de infraestructuras. La consejera del ramo, Belén Fernández, explicó que el Ejecutivo asturiano defiende «dar continuidad al corredor ferroviario entre Vigo y A Coruña, enlazando con Ferrol, y de ahí, avanzar hacia el este».