

La Voz de Asturias

NOVIEMBRE 2023

Asturias
se sube al tren
de la ALTA VELOCIDAD





La Voz de Asturias

EDITOR

Santiago Rey
Fernández-Latorre

DIRECTOR GENERAL

Lois Blanco Penas

SECRETARIO GENERAL

Manuel Areán Lalín

DIRECTOR

Luis Fernández Suárez

GERENTE

Cristina Corujo Cimadevilla

Calle Santiago de Compostela,
14 - 2º C,
33012 Oviedo (Asturias)
984 28 43 97
redaccion@lavozdeasturias.es

Publicación

La Voz de Asturias

Coordinación y redacción:

Luis Fernández Suárez

Diseño y maquetación:

Natalia Ledo Lamas

Edita:

Ediciones Periódicas
del Noroeste, S.L.
CIF: B-52.512.464

Imprime:

Galicia Editorial, S.L.
CIF: B-15.142.839
Av. da Prensa, 84 y 85.
15143. Arteixo (A Coruña)

Depósito Legal:

AS 33-1958



La esperanza viaja en AVE en Asturias

A Winston Churchill se le atribuyen infinidad de citas célebres que encajan prácticamente en cualquier contexto y que pueden introducirse en conversaciones de lo más variopinto. A pesar del ingenio del estadista, resulta complicado saber si todas son suyas, pero utilizaré una de las muchas que se ponen en su boca para explicar el momento actual que vive Asturias. «Si comenzamos una discusión entre el pasado y el presente, descubriremos que hemos perdido el futuro», reza la supuesta proclama del británico. Siguiendo su razonamiento, y aunque no se puede olvidar lo que ha costado llegar hasta aquí, es el momento de valorar lo conseguido y de afrontar lo que viene con optimismo. La llegada del AVE debe ser el punto de inflexión que alumbrará un horizonte de optimismo para la región.

La alta velocidad a Asturias ha sido cara. La Variante de Pajares, una de las infraestructuras más complicadas que se han construido en España, ha costado casi 4.000 millones de euros y veinte años de trabajos. Y ha sido cara también en términos de autoestima para los asturianos. En estas casi dos décadas, la inauguración de la vía se ha anunciado en 17 ocasiones, las mismas veces que se ha retrasado su puesta en servicio. La complejidad de la obra no sirve para justificar la dejadez de los diferentes gobiernos centrales, que casi nunca han tenido el AVE asturiano entre sus

prioridades y que han relegado a la región continuamente a un segundo plano. Ahora, por fin, la alta velocidad ya es una realidad y la conexión ferroviaria entre las capitales del Principado y de España, una vez que se implementen todas las mejoras, bajará de las tres horas.

La llegada de la alta velocidad debe ser el punto de inflexión que alumbrará un horizonte de optimismo

Los asturianos tenían ganas de AVE y lo han demostrado desde el primer momento. El 2 de noviembre, el primer día que se pusieron los billetes a la venta, más de 10.000 personas llegaron a estar en la cola virtual para hacerse con un billete. Además, los más baratos, los de 18 euros el trayecto, se agotaron en cuestión de minutos para varios trayectos. Y, aunque pudiese parecer que fue solo el boom del momento, la fiebre por el AVE siguió las jornadas siguientes. En menos de 15 días, Renfe había despachado más de 50.000 billetes. El primer paso se ha dado, pero las promesas del Gobierno indican que la situación seguirá mejorando sustancialmente en los próximos meses. La llegada de nuevos trenes, del

servicio de bajo coste de Renfe, el incremento de plazas y de frecuencias y la conexión directa con Avilés permitirán dotar de funcionalidad al servicio. Además, el posible interés de operadores privados permitirá, de confirmarse, que la oferta sea mayor y el precio más bajo.

En cuanto a los deberes, queda por acondicionar la red de cercanías a la situación actual. Para que el AVE sea todo lo competitivo que puede ser, no caben excusas y la red debe renovarse para poner freno a la interminable lista de justificadas quejas de los usuarios habituales. Los planes del gobierno están en marcha pero es momento de acelerarlos para que se completen.

Asturias espera que el AVE permita la llegada de 600.000 visitantes al año por tren. El impacto económico es evidente, pero lo será también el incremento del tráfico de mercancías, otro de los atractivos del AVE que suele destacarse menos. No solo la gran industria podrá beneficiarse de la infraestructura, también las pymes, a las que se les abre un nuevo escenario al abaratare sus costes de transporte entre uno y dos tercios, según las estimaciones del Principado.

Aunque suene antiguo, el futuro y la esperanza viajan en ferrocarril en Asturias. Ya lo decía Churchill, o al menos a él se le atribuye: «Soy un optimista. No tiene mucho sentido ser otra cosa».

En menos de 15 días,
Renfe había despachado
más de 50.000 billetes



La variante de Pajares impulsa la transformación de Asturias

El 29 de noviembre de 2023 ya forma parte de la historia de las comunicaciones asturianas. Hoy se estrena oficialmente la variante ferroviaria de Pajares, una obra colosal de ingeniería que ha exigido una inversión pública de 4.000 millones de euros.

Con la conexión a la red de alta velocidad mediante la circulación de trenes de pasajeros y mercancías bajo la cordillera, el Principado verá cumplida una aspiración que se ha prolongado décadas. El complejo de aislamiento pasa a ser un recuerdo del pasado y Asturias inicia, simbólica y realmente, una nueva etapa de su desarrollo social y económico.

Los beneficios de la entrada en servicio de la variante pueden resumirse en cuatro estaciones de parada obligatoria para la alta velocidad: Asturias, más cerca de todo; el Principado, destino turístico los 365 días del año; una locomotora para el desarrollo empresarial y una vía para convertir a nuestra comunidad autónoma en el gran polo logístico del Cantábrico.



Dicho de otra manera: con la variante arranca la década del cambio para Asturias.

Primera estación:

Asturias, más cerca de todo

- Oviedo-Madrid: 3 horas y 14 minutos
- Gijón-Madrid: 3 horas y 39 minutos

Ese es el tiempo que durará el viaje entre las dos principales ciudades de Asturias a partir de hoy, 29 de noviembre. No obstante, estos tiempos son provisionales. En 2024 entrarán en funcionamiento los trenes Avril, que acortarán aún más el viaje: **Asturias quedará a menos de tres horas de Madrid.**

La reducción del tiempo de viaje será el beneficio inmediato de la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares. Viajar a León, Valladolid o Madrid resultará más cómodo y más rápido. Además, la mejora de la conexión con la capital de España permitirá enlazar con innumerables destinos nacionales e internacionales a través de distintos medios de transporte.

Desde hoy, Asturias está más cerca de todo.

Segunda estación:

el Principado, destino turístico los 365 días del año

Asturias se ha consolidado como una potencia turística, una de las comunidades con mayor atractivo por su patrimonio natural, su riqueza cultural y su condición de refugio climático. Con la llegada de la alta velocidad, **el Principado se va a convertir en un destino turístico permanente los 365 días del año.** La mayor afluencia de viajeros se traducirá en más actividad económica y más empleo en toda la comunidad autónoma.

Tercera estación:

una locomotora para el desarrollo empresarial

Asturias ya es líder en transporte de mercancías por ferrocarril y la apertura de la variante aumentará el potencial de sus puertos y empresas al mejorar las condiciones de tiempo, carga y longitud de trenes en el tráfico de mercancías. Esa reducción de costes impulsará la actividad industrial y facilitará la atracción de inversiones.

Asturias será, incluso más que ahora, un lugar ideal para vivir, para trabajar y para invertir.

Cuarta estación:

una vía para convertir al Principado en el gran polo logístico del Cantábrico

La alta velocidad también tendrá beneficios logísticos. Los puertos de Gijón y Avilés son plataformas de exportación e importación de numerosos productos para Asturias y para toda España. La conexión con la alta velocidad ferroviaria, unida al desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZALIA), multiplicará su interés logístico para las empresas que quieran contar con una excelente zona de almacenaje y distribución de tráficos comerciales.

Asturias puede llegar a ser el gran polo logístico multimodal del Cantábrico.

La apertura de los túneles de Pajares permitirá conectar el Cantábrico con Madrid en tres horas

La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Asturias se ha concretado por fin este mes de noviembre —el día 29 con el acto oficial y el 30 con la puesta en servicio real— inaugurando una de las infraestructuras más complejas de la ingeniería europea, los dos túneles de la Variante de Pajares que atraviesan la cordillera Cantábrica, y también más caras y con más demoras acumuladas durante casi dos décadas

TEXTO: LUIS ORDÓÑEZ
GRÁFICO: ÓSCAR AYERRA

Al AVE asturiano es la primera conexión de este tipo entre Madrid y la cornisa y el gobierno del Principado quiere exprimir todo su potencial tanto para el turismo como para las mercancías, porque la vía tendrá ese doble uso.

El AVE asturiano permitirá viajar entre Oviedo y Madrid, cuando estén implementadas todas las medidas anunciadas, en unas tres horas en las líneas sin paradas. Es, sobre el papel, una hora menos de lo que se tardaba hasta ahora en recorrer ese camino por la vieja rampa del siglo XIX que atraviesa ahora Pajares. Sobre el papel solamente, porque la realidad es que la infraestructura estaba completamente saturada y los viajeros sufrían constantes cortes, demoras, incidencias de todo tipo, que podían prolongar el viaje mucho más allá de las cinco o las seis horas y que con demasiada frecuencia terminaba con una improvisada alternativa en autobús a la altura de León.

La puesta en marcha de la variante de Pajares supone ya una mejora sustancial en la oferta comercial de los servicios de Renfe que enlazan Madrid con Asturias. Desde Asturias parten seis servicios entre lunes y domingo y, en sentido contrario, cinco. Los tiempos de viaje se reducen al menos una hora.

En el mejor de los casos, el tiempo del viaje entre Oviedo y la estación de Chamartín de Madrid es de 3.12 horas y, en el caso de Gijón, de 3.40 horas.

En una segunda fase, fijada ya para 2024, está previsto que se ponga en marcha un nuevo servicio Alvia entre Avilés y Madrid, además de que los nuevos trenes AVE se incorporen a la conexión entre Asturias y Madrid mejorando los tiempos de viaje al poder alcanzar los 300 kilómetros por hora en algunos tramos del trayecto. También se incorporarán los trenes Avlo, que tienen precios más económicos, con paradas en todas las estaciones del recorrido, con lo que se incrementarán las frecuencias, las plazas y el ahorro en los tiempos de viaje.

En rigor la alta velocidad llega hasta Pola de Lena, en la frontera de la cordillera, y desde allí —con un intercambiador de vías, sin necesidad de hacer transbordo ni salir del vehículo— se llega hasta las principales ciudades del centro de Asturias a través de la red de Cercanías. Esto ha provocado a lo largo de estas dos últimas décadas un encendido debate sobre si es verdadera alta velocidad hasta Oviedo y Gijón. Lo cierto es que la obra para desplegar las vías desde la montaña hasta las urbes del centro de la comunidad hubiera multiplicado los costes exponencialmente, con otro millar de millones, y el ahorro de tiempo sería de unos diez minutos.



18 años de cambios

Desde que **comenzaron las obras en el 2004**, esta nueva variante que sustituirá al antiguo trazado decimonónico ha sufrido retrasos y demoras por diversos motivos, convirtiendo esta obra en **una de las más lentas en ejecutarse del territorio español**

Cambios de criterio de los responsables, de ancho de vía o simplemente otros de tipo técnico han dilatado un trazado que **debería haber estado en funcionamiento hace más de diez años**

Finalmente, el nuevo trazado que salva el accidente geográfico del cantábrico permitirá realizar el viaje entre León y Oviedo en apenas **2 horas y 45 minutos**

El viejo trazado de casi 140 años

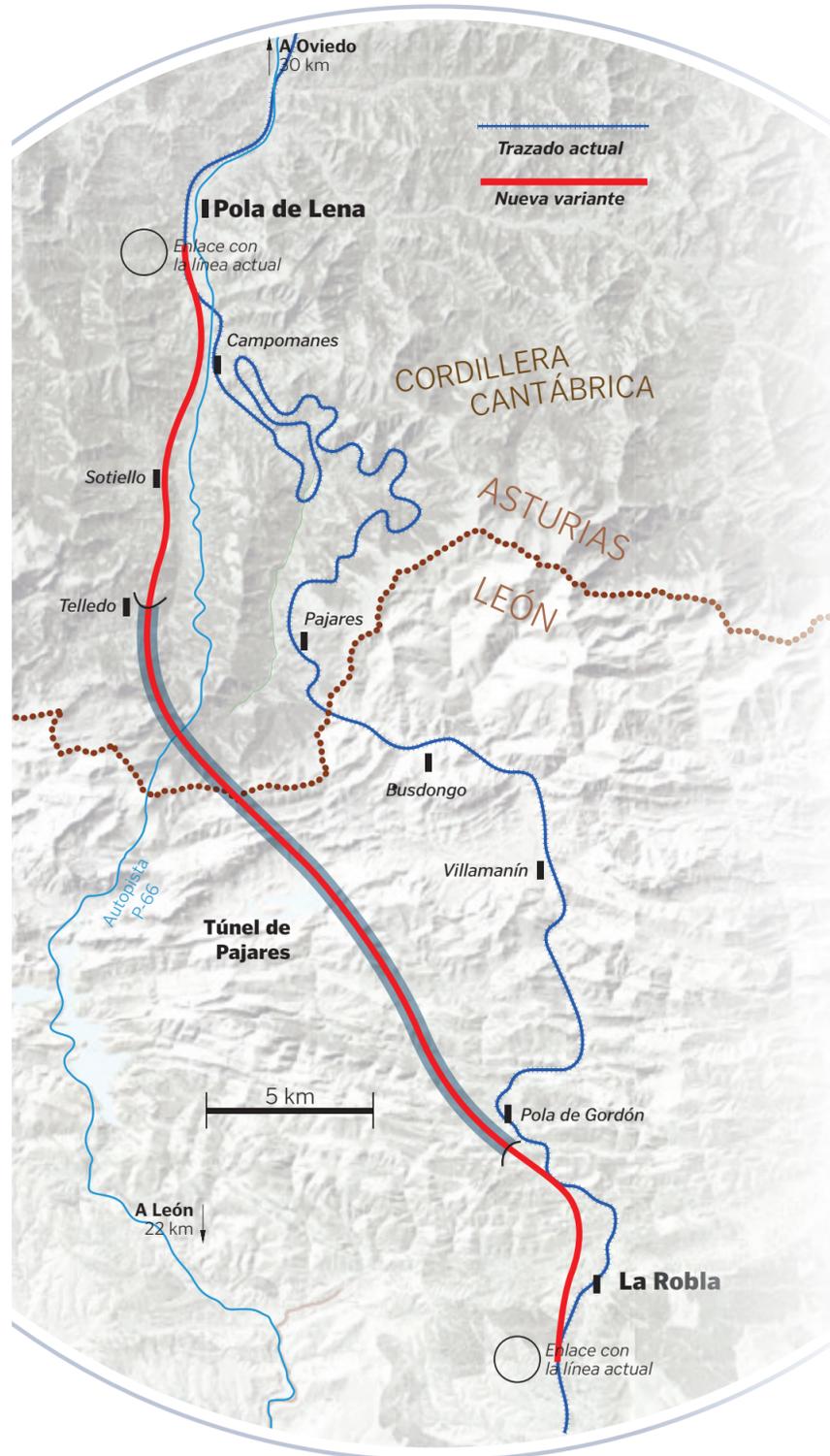


49 kilómetros infernales

Con **70 túneles** e infinidad de curvas que obligan a reducir la velocidad hasta un **máximo de 60 km/h**, unido a una **climatología adversa** con mucha nieve en invierno, se ha convertido en un infierno blanco durante décadas

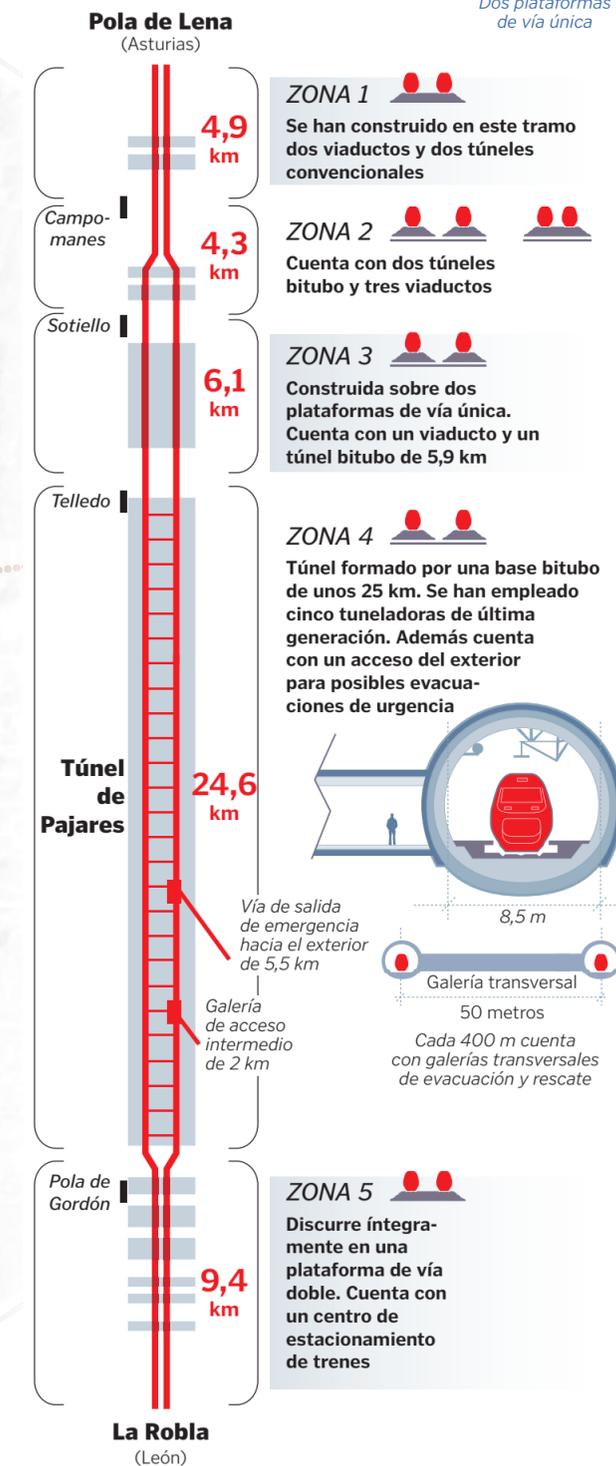


La variante de Pajares



46 km en 15 minutos

Con el nuevo trazado, la longitud respecto al actual pasa de 83 a 46 km. Permitirá atravesar la cordillera Cantábrica en unos 15 minutos





Túneles de Pajares



Interior de uno de los túneles de Pajares

► Eso sí, el compromiso era una renovación de la red de Cercanías que todavía no se ha llevado a cabo, tampoco han llegado los nuevos trenes (que se postergaron hasta 2026 por un error de diseño) y también va con retraso la entrega de los Avril. Estos trenes son capaces de alcanzar los 300 kilómetros por hora en ancho ibérico y son una de las principales bazas del proyecto para hacer más atractiva y veloz la infraestructura, pero también acumulan demoras. En principio el retraso iba coincidir con la apertura de la Variante, hasta noviembre, pero desde el Ministerio de Transportes ya se anunció que no habría entregas hasta el primer trimestre del 2024.

Coste de 4.000 millones

La Variante de Pajares tendrá un coste definitivo de alrededor de 4.000 millones de euros, una inversión gigantesca para dos túneles cuyo recorrido discurre por algo menos de 50 kilómetros, pero ese trazado supone toda una revolución para las comunicaciones de una comunidad, como es la asturiana, que ha sentido el peso del aislamiento respecto al resto de la Península durante buena parte de su historia. La obra ha tenido sobrecostes (unos 2.000 millones más

de lo pensado en un inicio) y retrasos que han puesto a prueba la paciencia de los ciudadanos: en dos décadas (la primera piedra de la obra se puso en el 2005) se han sucedido nada menos que 17 anuncios fallidos para la apertura definitiva, el último de ellos muy reciente porque supuestamente tendría que haberse inaugurado en mayo. También impactos medioambientales: la

obra de los túneles alteró los acuíferos de la montaña y un caudal de agua de más de 10.000 millones de litros dejó de discurrir hacia León. Se trata de una cuestión que llegó a los tribunales y que obligó a ADIF a asumir los daños, aunque todavía no lo ha hecho.

En los retrasos también han influido de forma crucial las interrupciones de carácter político y una aguda lucha por

el diseño de las vías: con un nombre destacado entre los protagonistas, el de Francisco Álvarez-Cascos. El antaño todopoderoso hombre dentro del PP, siendo ministro de Fomento en el Ejecutivo de Aznar inauguró la obra pero en su deriva política, que lo llevó a abandonar el partido y crear una nueva formación, Foro Asturias, de la que también terminaría expulsado, se empeñó en cambios de vía de la infraestructura, presionó al siguiente Ejecutivo del PP, el de Rajoy, para modificar las vías y luchó con todas sus fuerzas, pero sin éxito, para que esta línea fuera solo para pasajeros.

No será así, será mixta. El Principado espera multiplicar hasta las 600.000 visitas anuales el número de turistas que lleguen a Asturias por tren. Y toda la industria asturiana, la producción de acero, pero también el tráfico de graneles desde el puerto de El Musel en Gijón, y la mayoría de empresas con intereses de exportación en general esperan la multiplicación de capacidad que les va a permitir la apertura de los túneles, el doble o triple de toneladas y además con una reducción de costes de entre uno y dos tercios respecto a las cifras actuales.

Conexión Asturias - Madrid: una ruta repleta de tesoros por descubrir

Más de 600.000 personas se beneficiarán del nuevo trayecto de alta velocidad entre el norte y la capital. Será la oportunidad perfecta para visitar otros destinos como Segovia, Palencia, Valladolid o León.

Existen lugares con encanto que mezclan a la perfección historia, cultura, arte, entretenimiento y gastronomía. Madrid, es el perfecto ejemplo de ello, y de ahora en adelante, será un destino más accesible para los asturianos.

Podrás sumergirte en la historia de algunas ciudades con mayor patrimonio histórico y cultural de España. Visitas guiadas, excursiones, tours gastronómicos... ¡Hasta paseos en avioneta o globo aerostático! Civitatis, la empresa líder en la venta de actividades en español por todo el mundo, ha seleccionado para ti algunas propuestas:

1. Madrid, la ciudad incansable

¿Buscas un lugar cosmopolita que combina historia con modernidad, arte, cultura y ocio?

Los tours a pie de calle, te permitirán conocer todos los rincones, barrios de moda y monumentos más emblemáticos: el Palacio Real, la Puerta de Alcalá, la Gran Vía o la Plaza Mayor. Para conocer todo, no hay nada como hacerlo con un guía turístico.

Para los amantes del arte y la cultura, paradas en el Prado, el Thyssen o el Reina Sofía, son imprescindibles. Civitatis te ahorra tiempo al evitar las filas de turistas que quieren adentrarse entre sus muros.

No olvides el "Broadway español", los mejores espectáculos, musicales, óperas y monólogos. ¿Sabías que en el Teatro Lope de Vega se encuentra el único espectáculo fijo de Madrid? El Rey León, un imprescindible que no te puedes perder. ¿Y las mejores entradas? En Civitatis. También para Aladdín y muchos más.

2. Descubre la magia de Castilla y León

Los tours de Segovia te remontarán a la época clásica. Valladolid es ideal para disfrutar de la gastronomía. Una visita guiada por la catedral gótica de León ó visitar Palencia, serán mejores con Civitatis.

La alta velocidad te permitirá conocer mejor a nuestros vecinos y Civitatis será tu mejor aliado. En Asturias, en Madrid, o en cualquier rincón del mundo.



¿Qué vas a hacer con el tiempo que ahorres con la alta velocidad?

Apruéchalo. Llena tu viaje con más de 150 actividades en Madrid.

¡Y más de 85.000 por todo el mundo!

civitatis



ÓSCAR PUENTE SANTIAGO: Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

El túnel y el árbol

«Es difícil imaginar lo que en 1884 supuso la inauguración de la rampa de Pajares. Hasta ese momento, el trayecto entre Asturias y Madrid duraba seis días, en un viaje sin coches que se cubría en tren y diligencias»

Sortear el desnivel de 729 metros entre Busdongo y Puente de los Fierros, a menos de 11 kilómetros en línea recta, necesitó un recorrido de 44 kilómetros de vías jalonado por 66 túneles y 156 pontones y puentes. Una vez concluida la obra, el viaje pudo completarse en 23 horas.

Aquel fue un hito de la ingeniería que impulsó definitivamente la minería del carbón y determinó el progreso de Asturias. Algo semejante representará la puesta en servicio de la variante de Pajares el próximo 30 de noviembre, sin duda la obra más singular y compleja del sistema ferroviario español. Otro hito constructivo, - solo comparable por su complejidad a dos túneles en el mundo, San Gotardo, en Suiza, y Seikan, en Japón- que ha supuesto una inversión de 4.000 millones de euros y que pone luz y progreso al final de los casi 25 kilómetros del segundo túnel ferroviario más largo diseñado y construido en España.

Me refería a la obra este martes cuando recibí de la anterior ministra, Raquel Sánchez, la cartera de Transportes y Movilidad Sostenible. Lo hacía para explicar que estas grandes infraestructuras son una carrera de fondo cuya responsabilidad y autoría han de ser necesariamente compartidas, dado el tiempo que transcurre entre la idea, el desarrollo y su culminación. Estamos hablando en este caso de múltiples vicisitudes y de más de 20 años de trabajos.

Asturias merecía haber gozado mucho antes de esta conexión con la Meseta. Llegamos tarde pero llegamos, y de la potencialidad de esta tierra cabe esperar que pronto recupere el terreno perdido. Decía Martin Luther King que, aun sabiendo que el mundo iba a acabarse mañana, hoy sería un buen momento para plantar un árbol. Estoy convencido de que el fin del mundo se demorará algún tiempo y de que este árbol echará raíces vigorosas.

También tengo la certeza de que con la variante de Pajares, que anuncia la llegada de la alta velocidad, cambiará a mejor la vida del Principado. Al acortar en más de una hora el tiempo de via-



je solo en esta primera fase, atraerá a cientos de miles de nuevos usuarios y potenciará el tráfico de mercancías por ferrocarril, lo que impulsará la industria y el comercio de los principales polos de actividad asturianos y ahorrará al medio ambiente miles de toneladas de CO2. Horadar montañas es, en ocasiones, una buena manera de acercarnos y de compartir propósitos. Es uno de esos trabajos de Hércules que ayudan a vertebrar el territorio y sirven para acrecentar la cohesión social y territorial. Pero, sobre todo, contribuye a hacer realidad la igualdad de oportunidades de los ciudadanos, que es la mayor aspiración de un Gobierno socialista y progresista. La igualdad de oportunidades es la que permite que nadie se vea penaliza-

do por su lugar de residencia y la que impide que los horizontes personales y profesionales se vean limitados por condicionantes como la distancia y las dificultades para la movilidad.

Estos horizontes se ensancharán para localidades como Oviedo, Pola de Lena, Mieres, Gijón, Avilés, y para el conjunto de Asturias. Se agrandarán más aún cuando la llegada de los trenes Avril permita aumentar las frecuencias. O cuando empiecen a operar otras compañías ferroviarias, ya que el servicio está liberalizado.

Con la variante de Pajares no termina el compromiso ferroviario del Gobierno con Asturias. Ya se trabaja en la duplicación del tramo Valladolid-León y en la

doble vía con ancho mixto del León-La Robla, así como en el proyecto de renovación del Pola de Lena-Oviedo. A ello se suma el plan para mejorar las Cercanías asturianas, cuyo presupuesto hasta 2028 supera los 1.500 millones de euros.

Me he marcado como objetivo acelerar la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura., y quiero que ésta sea la impronta que se me atribuya cuando deje el Ministerio. No parto de cero. La prueba es esta variante de Pajares, que hará de España un país más avanzado y competitivo. Felicito a Asturias y a quienes la han hecho posible, como los trabajadores y trabajadoras de Adif y de las distintas empresas adjudicatarias.



ADRIÁN BARBÓN: Presidente del Principado de Asturias

Un día para la nueva historia de Asturias

La inauguración de la variante de Pajares, que conectará el Principado con la alta velocidad ferroviaria, multiplica el potencial turístico, industrial y logístico de nuestra comunidad

Las personas no elegimos los días que nos toca vivir. Cuando inicié mi dedicación política, con la ilusión propia de los 17 años y bien cargado de sueños, como corresponde a la edad, jamás imaginé que tendría el privilegio de ser el presidente del Principado encargado de inaugurar la variante ferroviaria de Pajares, la infraestructura más reclamada en la historia reciente de Asturias.

Esta es la confesión de un honor personal, pero también de una obligación política. Como todos los asturianos de mi generación, llevo oyendo hablar de la variante desde poco más que la infancia. Sé de los debates, de las discusiones, de los continuos retrasos, de las frustraciones... Pero también sé que todo ese tiempo pasó: que ahora mi deber, como jefe del gobierno, es sacarle el máximo provecho. El 29 de noviembre de 2023 ya es una de las grandes fechas de la historia de las comunicaciones de Asturias. Ahora que logramos poner el pie en el estribo del vagón, toca iniciar el viaje.

Un viaje con un destino claro: la década del cambio. Porque con el AVE no sólo se revolucionará el transporte de viajeros y mercancías, sino que también se pondrá fin al complejo de insularidad, a esa sensación de aislamiento perpetuo que ha caracterizado Asturias. Concedámosle a este hecho la relevancia que merece.

Esa idea de la comunidad marginada, esquinada por la geografía y la baja relevancia política, ha sido uno de los mandatos del discurso de la decadencia. Había otros dos: el excesivo dominio del sector público, que asfixiaba la iniciativa privada, y la sucesión de reconversiones industriales, con la minería y la siderurgia en primera línea. Pues bien, la hegemonía pública ha desaparecido, la reconversión eterna ha terminado -salvo los ajustes que impone el mercado global y la evolución tecnológica en todas partes- y Asturias se enganchará el 29 a una de las mayores redes de alta velocidad ferroviaria del mundo.

El tren que nos espera debe dejar atrás esos traumas. Después de una inver-



sión de 4.000 millones para realizar una obra colosal de ingeniería que permitirá viajar desde Gijón y Oviedo -y también desde Avilés- a Madrid en menos de tres horas y reducir en dos tercios el coste del tráfico de mercancías, Asturias tiene que demostrar que está a la altura de las circunstancias.

En esa Asturias colectiva sitúo en primer lugar a mi gobierno. Nos toca liderar esta oportunidad, y con ese propósito acumulamos meses de trabajo con la patronal, las cámaras de comercio, los sindicatos, la Universidad y agentes sociales y políticos en la mesa de la alta velocidad. Por ejemplo, ya hemos dispuesto un millón de euros para fortalecer la promoción del Principado en otras comunidades. Podemos lograr

que Asturias se convierta en un destino turístico los 365 días del año. Es un objetivo al alcance de la mano.

No obstante, no nos engañemos. Si queremos exprimir todo el potencial de la conexión a la alta velocidad, el empuje del gobierno no bastará. Es necesaria la implicación empresarial y social a todos los niveles posibles. Basta con volver la vista hacia los puertos de Gijón y Avilés para darnos cuenta de sus posibilidades logísticas dentro del Corredor Atlántico. De igual modo, basta con enumerar algunas de las mayores industrias para entender hasta qué punto pueden beneficiarse de un medio de transporte de materiales más rápido, más barato y menos contaminante.

El AVE asturiano permitirá viajar entre Oviedo y Madrid en unas tres horas en las líneas sin paradas



La historia nunca finaliza

De noviembre en adelante quedarán numerosas infraestructuras pendientes en Asturias, tanto relacionadas con las cercanías -las más obvias- como con las autovías, el peaje del Huerna o la propia alta velocidad. Soy consciente de todas esas carencias, del mismo modo que recuerdo bien cuántas frustraciones y demoras, algunas caprichosas y evitables, acompañan a la apertura de la variante.

Sé de sobra que el estreno del día 29 no anula ninguna de esas demandas. Pero también estoy convencido de que esa fecha nunca será un día más en el calendario. Que el deber del Gobierno del Principado es aprovecharlo, con todo el simbolismo e ilusión que conlleva, para impulsar la transformación imparable de Asturias.

En efecto, no elegimos los días que nos toca vivir. A mí me ha tocado en suerte -y, debo añadir, después de ser exigente hasta el agotamiento- inaugurar una infraestructura histórica. Es un honor y un privilegio al que quiero responder con un compromiso, una obligación pública que contraigo con toda Asturias: sacarle el mayor rendimiento posible. Esta sí es mi elección.



ALFREDO CANTELI FERNÁNDEZ: Alcalde de Oviedo

Esperanza y prudencia

Tras más de veinte años de espera, de retrasos, de polémicas y de promesas incumplidas, pero también de una colosal obra de ingeniería civil, la Alta Velocidad llega, por fin, a Asturias

La apertura de la Variante de Pajares marca un hito sin precedentes para nuestra región y supondrá, en muchos aspectos, un cambio trascendental.

Como Alcalde de Oviedo, afronto feliz y satisfecho la llegada del AVE. Y, como a cualquier otro asturiano de a pie, me invade el optimismo y la ilusión ante esta enorme oportunidad que se nos presenta.

Sé que es una muy buena noticia para Asturias y que abre, sin duda, un nuevo abanico de posibilidades, nunca antes visto en nuestra comunidad.

De mano, el recorte de tiempos en los trayectos y el aumento del tráfico ferroviario, previstos para las primeras semanas de este servicio, representarán de manera inmediata un cambio sustancial frente a lo que estábamos acostumbrados.

Sin embargo, en honor al cargo institucional que ostento, no puedo ni quiero ocultar la ligera decepción que aún siento en este asunto.

Pues, hasta que el ancho de vía estándar no se extienda hasta la capital, la Alta Velocidad no llegará verdaderamente a nuestra ciudad, que continúa siendo la única capital española de provincia y comunidad a la que, con este servicio, no llega directamente el AVE; lo que no evita, aun así, que su puesta en funcionamiento sea, como dije antes, una buena noticia para todos después

de tantos años de aislamiento. Además, en Oviedo, seguimos esperando por una estación ferroviaria más moderna y mejor preparada para afrontar el nuevo volumen de servicios y pasajeros que esperamos recibir.

No me gustaría, no obstante, que nadie percibiera en mis palabras un pesimismo que no es tal, sino prudencia y mesura.

Es cierto que estos días estamos dando un paso de gigante, pero aún queda mucho por hacer.

Las frecuencias y las plazas disponibles deben aumentar de manera notable, y la liberalización del servicio es imprescindible para la competitividad de los precios.

Y no podemos olvidar, por supuesto, que los esperados trenes Avril no llegarán, previsiblemente, hasta el primer trimestre de 2024.

Aun con todo, debemos ser conscientes de que nos encontramos en un momento histórico para Asturias que, desde Oviedo, afrontamos con fuerza y con muchas ganas de trabajar.

Recientemente nos han concedido el título de Capital Española de la Gastronomía para el próximo año, lo que unido a ese nuevo gran eje ferroviario desde el centro de España del que ahora formamos parte, se abre ante nosotros una magnífica ventana de oportunidades que, de ninguna manera, podemos desaprovechar.



Próxima estación... ¡Hotel Chamartín The One!

¡Aprovechate de la nueva línea de AVE y vente a disfrutar de Madrid!

¿Sabías que la nueva línea AVE Asturias-Madrid llega a la estación de Chamartín-Clara Campoamor? ¿Y conoces el emblemático hotel de la Estación? ¡Pues somos nosotros, el hotel Chamartín The One!

Nuestra ubicación privilegiada nos sitúa a tan solo 15 minutos del Aeropuerto de Barajas y a 20 minutos del Recinto Ferial Ifema, lo que nos convierte en la opción perfecta si planeas asistir a algún evento o feria.

Muévete por Madrid, de forma fácil y rápida desde el hotel a la Puerta del Sol y centro de la ciudad en tan solo 10 minutos, gracias a nuestra excelente ubicación

Además, estamos a solo 5 minutos del área de compras más top, en la zona de Nuevos Ministerios, lo que te permitirá disfrutar de una excelente oferta comercial sin perder tiempo en largos desplazamientos.

¿Sabías que el Santiago Bernabeu antes se llamaba estadio Chamartín? Nos encontramos a tan solo 3 paradas de metro, así que podrás llegar fácilmente a este icónico estadio. Y si lo que quieres es ir al Wanda Metropolitano, también tenemos una conexión perfecta, lo que te permitirá disfrutar de eventos deportivos sin complicaciones.



Chamartín The One es Descanso

Descubre nuestras amplias, modernas y luminosas habitaciones. Disfruta de una estancia inolvidable, con todo el confort en Madrid. Tenemos todo lo que estás buscando, desde habitaciones individuales, acogedoras Junior Suites y espaciosas habitaciones para tu estancia en familia.



Chamartín The One es Sabor

Comienza la mañana disfrutando de nuestro completo y variado desayuno buffet. Saborea la multitud de propuestas gastronómicas que ofrece nuestro Restaurante, empezando por nuestro menú del día, finger buffet, cócteles, o nuestros diversos almuerzos y cenas de trabajo. También puedes disfrutar de nuestro Lounge Bar, desde un picoteo típicamente español, a nuestros platos de pasta, pizzas o nuestras famosas Hamburguesas.

Hazte fan de nuestra exquisita propuesta gastronómica”



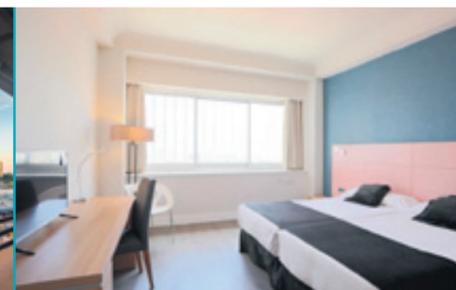
Chamartín The One es Eventos

Desde eventos sociales hasta reuniones de empresa, congresos y otros eventos corporativos, el Hotel Chamartín The One tiene la solución perfecta para cada ocasión. Más de 1.500 m2 de espacios para eventos distribuidos en 13 salones diáfanos y con luz natural, con capacidad de hasta 450 personas y un equipo de profesionales altamente cualificados te brindará un servicio personalizado y atento para asegurarse de que todo se ajuste a tus expectativas.



PRÓXIMA ESTACIÓN... ¡HOTEL CHAMARTÍN THE ONE!

¡Aprovechate de la nueva línea de AVE y vente a disfrutar de Madrid!



CHAMARTÍN **THE ONE**

Agustín de Foxá, s/n
28036 Chamartín, Madrid
T: +34 913 344 900
reservas@
hotelchamartintheone.com



CARMEN MORIYÓN ENTRIALGO: Alcaldesa de Gijón/Xixón

Primera parada completada

Casi dos décadas han tenido que pasar para ver llegar la alta velocidad a nuestra región



Con la apertura de la ansiada Variante, Asturias entra por fin en una dimensión repleta de posibilidades que le permitirá mirar de tú a tú a otros territorios similares al nuestro y que llevan años asentados en las denominadas grandes ligas.

No es ningún secreto que bajo una configuración económica y logística como la actual, la mejora de la conexión con la Meseta resultará en una pieza clave a la hora de imprimir una marcha más a un desarrollo que permita a Asturias afrontar su futuro con la mayor garantía de éxito posible. Durante años y años de espera, los asturianos y asturianas han asistido a la dinamización de otras comunidades a las que la alta velocidad ha logrado impulsar hacia adelante de forma contundente. Todo hace pensar que este 2023 nos ha llegado el turno.

Desde el momento en que el primer tren de alta velocidad cruce los Picos de Europa, nuestra comunidad adquiere de forma instantánea un valor extra, esencial si se quiere. Un valor tan merecido como digno de celebrar y que no viene exento de ciertas responsabilidades convenientemente adheridas al mismo. Y es que de las administraciones locales dependerá el grado de aprovechamiento que se obtenga de esta infraestructura; un aprovechamiento que va indudablemente unido a que, en virtud del compromiso adquirido por el Go-



bierno central y defendido por el Principado, Pola de Lena no sea el punto final del camino, sino la primera parada del mismo.

Entendiendo ese compromiso como realizable en el corto plazo, Gijón debe estar preparada para canalizar y rentabilizar el impulso que supondrá esta infraestructura. Un desarrollo urbanístico ágil, unos servicios eficientes y, sobre

todo, acertar a la hora de dotar de certezas y responsabilidad a los proyectos llamados a transformar la ciudad para los próximos cincuenta años deben ser la hoja de ruta inexcusable para potenciar un cambio que posicione a la ciudad, de nuevo, como una referencia. Ese es nuestro compromiso como administración y la forma de aportar a un proyecto que, no por llegar más tarde

de lo previsto, pierde un ápice de trascendencia para con el futuro de los gijoneses y gijonesas.

No debemos ahorrar un segundo de celebración. Asturias está de enhorabuena con la apertura de la Variante. Con la alta velocidad en Pola de Lena, la primera parada está completada. Gijón estará lista para continuar el trayecto.



Jesús Álvarez Monjardín

Hemos tenido la oportunidad de conocer también al director tecnológico (CTO) de la empresa, Jesús Álvarez Monjardín, que nos ha contado como Commutatio.es no solo está derribando barreras financieras, sino que también está liderando la innovación en el mercado de las proptech. Su plataforma, que está en constante desarrollo, proporciona a los inversores una visión transparente de cada proyecto y permite realizar todo el proceso de inversión de forma digital. Desde la selección de los activos hasta la gestión de los trámites burocráticos, Commutatio.es te permite construir un futuro basado en la libertad financiera. Además, su enfoque en la diversificación reduce los riesgos y maximiza las oportunidades de retorno para los participantes.

Commutatio.es: Invirtiendo en inmuebles desde 150€

En un mundo donde la inversión inmobiliaria solía ser un juego exclusivo para unos pocos, Commutatio.es está democratizando el acceso con el mercado RESMA®, permitiendo a inversores de todos los niveles participar en proyectos inmobiliarios desde tan solo 150€.

Historias de Éxito

En este mes de Noviembre, se ha producido un rotundo éxito en la venta de uno de nuestros activos del mercado RESMA®. Los inversores han recibido la liquidación de un activo RESMA. Cuando se vende este activo, los participantes obtienen su inversión inicial + los intereses generados + la plusvalía de venta, lo cual hace un rendimiento anual neto del 8,87% sobre su inversión. Este logro destaca una de las características distintivas del mercado RESMA®: al vender un activo, los inversores reciben un porcentaje de la plusvalía de venta en función de sus participaciones.

Un Futuro para Todos

Con una misión clara de hacer que la inversión inmobiliaria sea accesible para todos, Commutatio.es está abriendo las puertas a un futuro donde cada asturiano puede ser participe de una inversión inmobiliaria. La compañía no solo está cambiando la forma en que invertimos, sino también la forma en que construimos nuestro futuro financiero.

Entra en el mundo del mercado RESMA® con Commutatio.es y descubre cómo tu inversión puede marcar la diferencia. ¡Tu sueño inmobiliario comienza aquí!

Empresa comprometida con el trabajo, la propiedad privada, el ahorro y la inversión.



Santiago Acetti Falcone

En una entrevista exclusiva con el CEO de Commutatio.es, Santiago Acetti Falcone, hemos descubierto cómo están cambiando el juego.

El mercado RESMA® ofrece una oportunidad única para aquellos que antes estaban excluidos del emocionante mundo de la inversión inmobiliaria. Con una inversión mínima asequible, Commutatio.es permite tanto a los asturianos como a personas de todo el mundo participar en proyectos inmobiliarios a largo plazo y obtener rendimientos mes a mes.

200€
de regalo



Regístrate aquí



Mercado RESMA®

Inversión inmobiliaria desde 150€

1. Regístrate
2. Introduce el código: **COMM123**
3. Completa tus datos y pasa la verificación
4. Recibe 200€ para poder empezar

*Los 200€ de la promoción no podrán retirarse, servirán para apalancar las inversiones y poder generar más beneficios.



MARIVÍ MONTESERÍN RODRÍGUEZ: Alcaldesa de Avilés

Impulso al desarrollo económico y al crecimiento

Existen fechas que quedan fijadas para siempre en la historia de un territorio porque marcan un nuevo impulso en su trayectoria como comunidad

Uno de esos momentos para Asturias será la llegada de la alta velocidad ferroviaria el miércoles 29 de noviembre. Especialmente en una comunidad periférica como la asturiana caracterizada por la existencia de una barrera física tan importante como es la Cordillera Cantábrica.

La Variante de Pajares, considerada como una de las obras de ingeniería más importantes del mundo, supone un paso esencial en las conexiones de Asturias con el resto del país al acercarnos en tiempo de desplazamiento a toda la península. Supone también un impulso fundamental en el dinamismo económico de la región, en un momento en que Asturias se consolida como uno de los destinos turísticos con mayor potencial de crecimiento del país. Igualmente nos convertimos en un destino privilegiado como espacio para la celebración de congresos.

Así, el tren de alta velocidad acercará Asturias a los centros de mayor dinamismo del país lo cual es un nuevo activo que, unido a la alta calidad de vida que distingue a Asturias, convierte a nuestro territorio en un lugar atractivo para vivir.

La llegada del AVE es un impulso fundamental para el dinamismo económico de la región y la puerta al crecimiento turístico

Debemos destacar el compromiso de los gobiernos socialistas en un debate de enorme importancia para nuestra comunidad, sobre si la alta velocidad debía ceñirse al transporte de viajeros o debía implicar el transporte de mercancías. La apertura de la vía al tráfico mixto dota de nuevos atractivos y mayor competitividad al sector industrial y comercial asturiano y complementa la condición de nuestra tierra como referente industrial.

Que Avilés disponga de conexión de tren con la alta velocidad, con llegada y salida de frecuencia diaria y con posibilidad de ampliación en función de la demanda, supone un salto fundamental en nuestro desarrollo. Refuerza nuestra condición por atraer población, nuestra realidad como destino turístico y de congresos y es una inversión de enorme importancia para reforzar la concepción



de Avilés como espacio de centralidad industrial.

Los importantes avances alcanzados en materia de comunicaciones con el incremento de destinos nacionales e internacionales de nuestro Aeropuerto, la llegada de la alta velocidad y las

ampliaciones del Puerto hacen de la Comarca de Avilés un espacio de gran potencial como entorno de desarrollo y crecimiento económico. Estamos en un momento de nuevas oportunidades que abre un nuevo tiempo para Avilés y para Asturias.



Cada vez más usuarios de tren

Renfe registró un aumento superior a 2,3 millones de viajeros en los trenes de servicio público en Asturias en los nueve primeros meses de 2023 respecto al mismo periodo del año anterior, cuando se registraron casi 4,3 millones de viajeros.

En total, 6.584.532 millones de clientes utilizaron los trenes de servicio público de Cercanías Renfe y AM y Media Distancia entre los meses de enero y septiembre de este año, de los que 6.574.176 millones corresponden a servicios de Cercanías y 10.365 a trenes de Media Distancia.

Este crecimiento coincide con la implementación de los abonos gratuitos para viajeros frecuentes en Cercanías, Rodalies y Media Distancia, así como la bonificación del 50% en los títulos multiviaje de los servicios Avant.

La llegada del AVE a Asturias permitirá a Renfe consolidar, y previsiblemente incrementar, este fuerte crecimiento en el número de usuarios en los próximos meses.

La fiebre por el AVE asturiano: 32.000 billetes en las primeras 24 horas

El ritmo de venta siguió siendo alto y en 15 días se despacharon más de 50.000 tiques

TEXTO: JOSE COTO

Los asturianos tenían ganas de alta velocidad ferroviaria y lo han demostrado. El anuncio de la inauguración de la Variante de Pajares desató una auténtica fiebre en la región que quedó evidenciada por el ritmo de ventas de billetes. En solo 24 horas, Renfe ya había despachado 32.000 tiques. Y esa tónica se mantuvo durante los días siguientes, ya que la compañía comercializó más de 50.000 boletos en menos de 15 días.

Con motivo de la puesta en servicio de la infraestructura, Renfe lanzó una campaña promocional para los servicios de alta velocidad de Asturias con Madrid, Castilla y León y la Comunidad Valenciana con la puesta en venta de 25.000 billetes desde 18 euros para viajar entre el 30 de noviembre y el 15 de febrero de 2024. Ahora, está por ver los

La previsión es que los tiques sin oferta cuesten entre 60 y 90 euros

precios definitivos de los viajes cuando no existan ofertas, pero el consejero de Fomento del Principado, Alejandro Calvo, ya ha adelantado que los «superprecios» seguirán durante todo 2024.

Calvo aclaró que el próximo año, a partir de febrero, se esperan descuentos para 200.000 billetes. En esa fecha aproximada comenzarán a implementarse el resto de mejoras en el servicio y eso permitirá recortar todavía más el trayecto con la capital hasta bajarlo de tres horas. La llegada de los trenes Avril permitirá aumentar las frecuencias, el



número de viajeros y la velocidad de los trenes. Además, también entrarán en servicio los AVLO, el tren de bajo coste de Renfe, lo que aumentará las opciones de conseguir billetes a un precio asequible.

Fuera de esas promociones, todavía no están fijados los precios. Depend-

Renfe lanzó una promoción de 25.000 billetes desde 18 euros

rán, como ocurre en la actualidad, de elementos como la anticipación con la que se compran, el trayecto que se elija o la demanda. Sin embargo, y aunque no hay cifras concretas, el horquilla que se maneja desde el Principado es que el coste por trayecto sea de entre 60 y 90 euros.



Horarios, paradas y tiempos de viaje: así se estrena la alta velocidad en Asturias

En una segunda fase, se incorporará Avilés como destino y nuevos trenes de AVE y Avlo

TEXTO: E.G.B.

La puesta en marcha de la Variante de Pajares supondrá a partir del 30 de noviembre una mejora en la oferta comercial de los servicios de Renfe que enlazan Madrid con Asturias. Desde Asturias partirán seis servicios entre lunes y domingo y, en sentido contrario, cinco. Los tiempos de viaje se reducen al menos una hora y, en el mejor de los casos, el tiempo del viaje entre Oviedo y la estación de Chamartín de Madrid será de 3.12 horas y, en el caso de Gijón, de 3.40 horas.

Esos son justo los tiempos del tren que saldrá de Gijón a las 17.19 horas solo los domingos, el servicio más directo y con el mayor ahorro, de una hora y 16 minutos, que en Oviedo para a las 17.47 horas y, en el resto del recorrido, solo en León para llegar a las 20.59 horas a Madrid. En todo caso, cada día de la semana laboral, de lunes a viernes, saldrán desde Gijón cuatro servicios, dos de ellos con paradas en Mieres y Pola de Lena que iniciarán su recorrido a las 11.05 y 15.30 horas en Gijón. El primer servicio parte de Gijón a las 6.28 horas, pero solo de lunes a viernes, on paradas en Oviedo (a las 6.56 horas), León, Palencia y Valladolid, llegando a Madrid a las 10.15 horas. El ahorro es de una hora y cuatro minutos en el viaje. Un segundo servicio es el de las 11.05 horas, que llega a Oviedo a las 11.33 horas y tiene otras seis paradas con las de Mieres y Pola de Lena, llegando a Madrid a las 15.03 horas, con un ahorro en el tiempo de viaje de una hora y 13 minutos. Un tercer servicio sale a las 15.30 horas de Gijón y realiza también siete paradas antes de llegar a Chamartín a las 19.23 horas, con un ahorro de una hora y siete minutos en el tiempo de viaje.

El último servicio diario entre Asturias y Madrid sale de Gijón a las 19.27 horas y, tras las paradas de Oviedo, León, Palencia y Valladolid, llega a Madrid a las 23.14 horas, con un ahorro de 57 minutos. Además, solo los sábados



se añade un tren que parte a las 8.25 horas de Gijón, para a las 8.53 en Oviedo y, tras las paradas de León, Palencia y Valladolid, llega a Madrid a las 12.12 horas. El ahorro en este caso es de una hora y 12 minutos.

En el sentido contrario, esta primera fase tendrá cuatro servicios diarios entre Madrid y Asturias, dos de ellos procedentes de la Comunidad Valenciana. Así, el primer servicio sale de la estación de Chamartín a las 6.36 horas, tiene paradas en Valladolid, Palencia y León, y llega a Oviedo a las 9.57 horas y a Gijón a las 10.22 horas. El ahorro en el viaje de este trayecto que estará operativo de lunes a sábado, sin incluir el domingo, es de una hora y ocho minutos. Un segundo servicio diario partirá de Madrid a las 10.24 horas, tendrá paradas también en Segovia, Pola de Lena y Mieres, y llegará a Gijón a las 14.21 horas, con un ahorro en el tiempo del viaje de una hora y tres minutos.

Un tercer servicio diario saldrá a las 10.48 horas de Castellón, llegará a Madrid a las 14.52 horas para poner rumbo a Asturias y, tras las siete paradas del trayecto las de Pola de Lena y Mieres, su llegada a Oviedo está prevista a las 18.25 horas y a Gijón a las 18.50 ho-

El viaje más rápido entre Oviedo y Madrid será de 3.12 horas y, en el caso de Gijón, de 3.40 horas

ras. El ahorro del tiempo de viaje en este servicio es de una hora y ocho minutos. El último servicio diario, que sale de Alicante a las 15.22 horas, parte de Madrid a las 18.35 horas y cubre todas las paradas salvo Segovia y Pola de Lena para llegar a las 22.23 horas a Gijón. A Oviedo a las 21.58 horas, con un ahorro de una hora y 10 minutos en el tiempo de viaje.

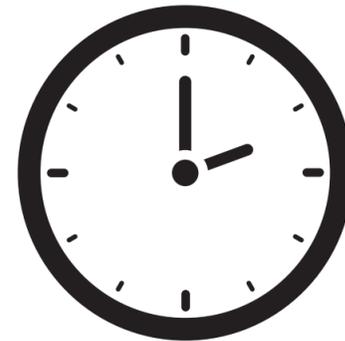
Además, solo los viernes se pondrá en servicio, como ocurre en sentido contrario los domingos, un tren directo, que solo para en León antes de llegar a Oviedo y a Gijón, que sale a las 17.20 horas de Madrid. Llega a Oviedo a las 20.34 horas y a Gijón a las 20.50 horas. El ahorro es el más alto en el sentido Madrid-Asturias, de una hora y 19 minutos, y el viaje entre Gijón y Madrid se queda en tres horas y 39 minutos. El de Oviedo, en tres horas y 14 minutos.



Con cada nueva fase de explotación, Renfe lanzará campañas de Superprecios



Desde Asturias partirán seis servicios entre lunes y domingo y, en sentido contrario, cinco



GIJÓN - OVIEDO - MADRID

PRODUCTO	ALVIA	ALVIA	ALVIA	ALVIA	IC	ALVIA
Nº de Venta	4070	4080	4110	4140	4160	4180
Nº de Circulación	4070	4080	4310	4340	4160	4190
Días de Circulación	LMXJV	___S	DIARIO	DIARIO	___D	DIARIO
Vehículo	S/130	S/130	S/130	S/130	S/121	S/130
ORIGEN	#	#	#	#	#	#
Gijón	6:28	8:25	11:05	15:30	17:19	19:27
Oviedo	6:56	8:53	11:33	15:58	17:47	19:55
Mieres	-	-	11:51	16:16	-	-
Pola de Lena	-	-	12:09	16:34	-	-
León	8:03	10:00	12:46	17:11	18:55	21:02
Palencia	8:49	10:46	13:31	17:57	-	21:47
Valladolid	9:14	11:11	13:56	18:22	-	22:12
Segovia	-	-	14:35	-	-	-
Madrid Chamartín	10:15	12:12	15:03	19:23	20:59	23:14
DESTINO	#	#	Castellón	Alicante	#	#
			18:37	22:41		
Tiempos de viaje Gijón-Madrid	3:47	3:47	3:58	3:53	3:40	3:47
Tiempos de viaje Oviedo-Madrid	3:19	3:19	3:30	3:25	3:12	3:19
Tiempos de viaje Mieres-Madrid	-	-	3:12	3:07	-	-
Tiempos de viaje Pola de Lena-Madrid	-	-	2:54	2:49	-	-
Ahorro	1:04	1:12	1:13	1:07	1:16	0:57

MADRID - OVIEDO - GIJÓN

PRODUCTO	ALVIA	ALVIA	ALVIA	IC	ALVIA
Nº de Venta	4071	4101	4111	4171	4181
Nº de Circulación	4071	4111	4151	4171	4181
Días de Circulación	LMXJVS	DIARIO	DIARIO	___V	DIARIO
Vehículo	S/130	S/130	S/130	S/121	S/130
ORIGEN	#	#	Castellón	Alicante	#
			10:48	15:22	
Madrid Chamartín	6:36	10:24	14:52	17:20	18:35
Segovia Guiomar	-	10:55	15:22	-	-
Valladolid C.G.	7:39	11:32	16:00	-	19:38
Palencia	8:05	11:57	16:25	-	20:04
León	8:51	12:44	17:12	19:27	20:51
Pola de Lena	-	13:22	17:50	-	-
Mieres	-	13:38	18:07	-	21:41
Oviedo	9:57	13:56	18:25	20:34	21:58
Gijón	10:22	14:21	18:50	20:59	22:23
DESTINO	#	#	#	#	#
Tiempos de viaje Madrid-Pola de Lena	-	2:58	2:58	-	-
Tiempos de viaje Madrid-Mieres	-	3:14	3:15	-	3:06
Tiempos de viaje Madrid-Oviedo	3:21	3:32	3:33	3:14	3:23
Tiempos de viaje Madrid-Gijón	3:46	3:57	3:58	3:39	3:48
Ahorro	1:08	1:03	1:05	1:19	1:10

Siguiente fase, en 2024

La progresiva entrega por parte de Talgo de los trenes AVE y Avlo de la serie 106 y una vez finalizados los procesos de formación del personal de conducción, permitirá a Renfe incorporar estos nuevos trenes a los servicios que comunican Asturias con Madrid. Con cada nueva fase de explotación, Renfe lanzará nuevas campañas de Superprecios.

En esta segunda fase, está previsto que se ponga en marcha un nuevo servicio Alvia entre Avilés y Madrid, además de que los nuevos trenes AVE se incorporarán a la conexión entre Asturias y Madrid mejorando los tiempos de viaje al poder alcanzar los 300 kilómetros por hora en algunos tramos del trayecto. También se incorporarán los trenes Avlo, que tienen precios más económicos, con paradas en todas las estaciones del recorrido, con lo que se incrementarán las frecuencias, las plazas y el ahorro en los tiempos de viaje.



Vista general del interior de la estación de Joaquín Sorolla, en Valencia



Viajeros entran y salen de la Estación Clara Campoamor - Chamartin de Madrid

Más allá de Madrid y en mucho menos de seis horas: los otros destinos del AVE asturiano

Los tiempos de viaje más competitivos del trazado asturiano abren la posibilidad a viajar en tren a las principales localidades turísticas sin eternizarse

TEXTO: ELENA BANDERA



Joaquín Sorolla, en Valencia

La puesta en funcionamiento de la Variante de Pajares, aparte de ahorrar en torno a una hora en el tiempo de viaje entre Asturias y Madrid en esta primera fase de explotación, también abre la puerta a viajar en tren sin eternizarse hasta otros destinos nacionales aprovechando las conexiones de alta velocidad. Tres de ellos son Barcelona, Valencia y Sevilla, que se quedarían a menos de seis horas de recorrido en tren combinando los servicios que se pondrán en marcha para el trazado asturiano y los que ya existen desde Madrid a tres de los principales destinos turísticos de España.

Lógicamente los tiempos de viaje más competitivos son los de los vuelos, que en los tres casos no llevan más de hora y media, pero los del tren —que no deja de ser, si se tiene en cuenta

el aceleramiento del cambio climático, el transporte más sostenible y menos contaminante al generar menos emisiones de CO2 por kilómetro recorrido— desde Asturias mejoran los del resto de alternativas. Por ejemplo, ir en coche particular, sin paradas, hasta Barcelona son algo más de ocho horas, a Sevilla también algo más de siete y hasta Valencia casi ocho horas.

En el caso de Valencia, donde aparte de Renfe también opera la compañía privada iryo, el viaje en alta velocidad ferroviaria a Madrid baja de las dos horas que, sumado a las tres horas y 20 minutos que tardarán de media los trenes que salgan por ejemplo de Oviedo en llegar a la estación de Chamartín, dejaría en unas cinco horas el tiempo de viaje en tren. Otra cosa será combinar

Barcelona, Valencia o Sevilla son destinos turísticos nacionales que se beneficiarán de la puesta en marcha de la Variante de Pajares

ambos billetes para que el trasbordo en Madrid dure lo mínimo posible, pero en principio existen combinaciones para que no sea de más de una hora.

Pero además Renfe tiene en su oferta comercial —salvo en AVLO, la marca low cost de alta velocidad del grupo— condiciones especiales para facilitar la interconexión entre diferentes rutas, orígenes y destinos nacionales con la posibilidad de adquirir un billete integrado, que garantiza el enlace siempre y cuando entre la hora teórica de llegada

de seis horas:



El viaje a León se queda desde Oviedo entre una hora y cinco o diez minutos con precios entre los 10,65 y los 21,30 euros por trayecto

del primer tren y la salida la del segundo exista un intervalo horario igual o superior a 60 minutos —si el cambio de tren se realiza en la misma estación—, o igual o superior a 90 minutos si el cambio de tren se realiza entre dos estaciones del mismo municipio, como ocurre con Chamartín y Puerta de Atocha.

Esto ocurriría por ejemplo si un viajero aprovecha la reducción de los tiempos de viaje en tren desde Asturias a Madrid para seguir hasta Barcelona, un trayecto que dependiendo del servicio



Estación de Santa Justa en Sevilla

oscila entre dos horas y media y unas tres horas y cuarto y que es el que más frecuencias tiene en la alta velocidad de España al estar operado por tres compañías, Renfe, Ouigo e iryo. El viaje, estrictamente en tren sin contar el tiempo de espera para combinar trayectos, podría bajar de las seis horas si el recorrido a Barcelona se realiza en dos horas y media.

En el caso de Sevilla, el trayecto hasta Madrid no llega a las tres horas, con lo que la combinación del viaje en tren desde Asturias también bajaría de las seis horas y existen posibles combinaciones diarias con los horarios establecidos entre Asturias y Madrid en esta primera fase, puesto que previsiblemente a partir de febrero, una vez que se incorporen los trenes Avril, habrá mejores tiempos.

A León por 10 euros y a Valencia por 30

El viaje a León, se queda desde Oviedo entre una hora y cinco o diez minutos, según el servicio, con precios que, al menos entre el 30 de noviembre y el 15 de febrero, oscilan entre los 10,65 y los 21,30 euros por trayecto. Desde Gijón, en algo más de una hora y media, dependiendo también del servicio, con precios que van de los 11,20 a los 25,20 euros. Sin duda, la mejor alternativa de transporte para, por ejemplo, pasar el día en León y, teniendo en cuenta que el último servicio diario sale de la estación leonesa a las 20.51 horas, volver en la misma jornada.

A Valladolid desde Oviedo se tardará dos horas y cuarto en el mejor de los casos, llegando como mucho a dos horas y 22 minutos, y desde Gijón, dos horas y 43 o 44 minutos. Los precios desde la capital de Asturias oscilarán entre 18 y 66,90 euros y, desde Gijón, se pueden encontrar entre 14,80 y 69 euros, siempre dependiendo de la fecha y del servicio.

Renfe también tiene a la venta la combinación con otros destinos desde Madrid como Valencia, en un billete integrado, que dejaría el tiempo de viaje desde Oviedo entre las seis horas y cuatro minutos del servicio que parte a las 11.33 horas y las siete horas y 5 minutos de de las 15.58 horas, con una horquilla de precios entre 30,70 y 61,45 euros en estos primeros meses de la nueva línea de alta velocidad. Desde Gijón sería media hora más, según el servicio seis horas y media o siete horas y media, con precios que también oscilan entre 31,05 y 82,80 euros.

Los tiempos de viaje a otros destinos como Barcelona o Sevilla, que pueden adquirirse de manera directa, son menos competitivos: si se parte de Oviedo a Barcelona, en torno a ocho horas -la vuelta es más rápida- y ocho horas y 20 minutos a Sevilla. Los precios en ambos casos pueden superar los 100 euros pero parten de 36 euros por trayecto.

José Antonio Diez, alcalde de León: “La llegada de la alta velocidad a Asturias es una magnífica noticia y no solo para los asturianos, sino también para los leoneses, que llevábamos muchos años esperando la mejora de la conexión entre dos territorios hermanos”

León y Asturias, más unidos que nunca

El 29 de septiembre de 2015 el AVE llegó a León por primera vez. Aquel tren paraba en la estación de tren de la capital leonesa haciendo gala de su gran velocidad, pero los leoneses lo que más veían en aquellos vagones eran oportunidades. Mientras el turismo comenzaba a despuntar y la llegada de nuevos visitantes suponía una importante dinamización de la economía de la capital leonesa, las obras en la Variante de Pajares que unirían León con Asturias a través de la alta velocidad avanzaban, pero lo hacían a una baja velocidad. Tan lenta que han tenido que pasar décadas para unir León con Asturias a través del AVE, dos territorios que comparten raíces, historia y una buena relación social que ahora será más cercana y estrecha en el espacio y el tiempo. “La llegada de la alta velocidad a Asturias es una magnífica noticia y no solo para los asturianos, sino también para los leoneses, que llevábamos muchos años esperando la mejora de la conexión entre dos territorios hermanos”, afirma el alcalde de León, José Antonio Diez, quien está convencido de que Asturias sabrá aprovechar el empujón que supondrá la alta velocidad para la economía del Principado. La llegada de la alta velocidad a la capital leonesa supuso un antes y un después. Además de atraer turismo a la ciudad, el AVE ha contribuido a agilizar las comunicaciones entre otros núcleos de población como Madrid o Valladolid a las que los leoneses se desplazan para hacer negocios al igual que se han acortado las distancias para quienes quieren hacerlos en León. Ello conlleva más turismo, más empresas y, por lo tanto, más riqueza para la ciudad. Con estos mimbres tan positivos, León está despuntando en el turismo congresual. Las comunicaciones con la ciudad son buenas y, además, la Oficina de Congresos del Ayuntamiento de León se ha volcado en promocionar instalaciones municipales, como el Palacio de Congresos y Exposiciones, enclaves que propician el desarrollo de grandes eventos y congresos en ellas. Solo en

2022, la ciudad acogió 42 congresos que congregaron a 18.000 personas entorno a ellos. En lo que va de este 2023, ya se ha superado la cifra con creces de modo que León ha acogido, al menos, 49 eventos de Turismo Mice (que se refiere al mercado de reuniones, viajes empresariales, conferencias y eventos corporativos). Este medio centenar de citas han atraído a León 22.500 asistentes, una cifra que aún tiene que crecer pues hay casi una decena de eventos de este tipo programados hasta final de año. Hay evidencias pues del potencial de León y del impacto positivo del AVE, que ahora será mayor con la nueva conexión a Asturias.

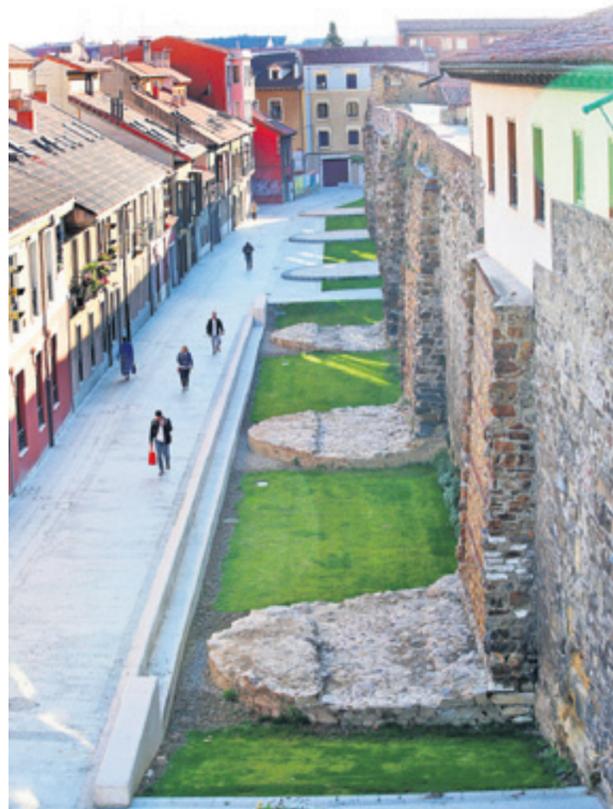
Pero además de este tipo de turismo ha despuntado el convencional, el que atrae a miles de personas durante los fines de semana. No hay que mirar más allá de este último mes de agosto para evidenciar la subida del turismo en la capital leonesa, un mes en el que los viajeros crecieron un 11% con respecto al mismo mes del año pasado. La amplia oferta de cultura, patrimonio, ocio y gastronomía invita a hacer uso de la buena conexión de la ciudad para disfrutar de ella. La Catedral, el Parador de San Marcos, la Basílica de San Isidoro, el Museo Casa Botines o la Muralla romana, recientemente restaurada y peatonalizada, son algunos de los atractivos turísticos de una ciudad que actualmente se encuentra inmersa en un proceso de cambio con distintos proyectos en marcha para hacerla más moderna, más sostenible y más accesible para todos.

Ahora, con las fechas navideñas ya próximas, la ciudad afronta unas semanas multitudinarias con actividades para todos los públicos y con León dispuesto a brillar como nunca con un amplio despliegue de iluminación y ornamentación navideña, así como con la celebración del Festival Internacional León Vive la Magia. Todo ello propiciará que la estación de tren vuelva a ser un destacado punto de recepción de visitantes y leoneses que llegan a León para disfrutar de ella.

REIVINDICACIONES

El alcalde del Ayuntamiento de León, José Antonio Diez, destaca los beneficios de la llegada del AVE a la capital leonesa y alaba que ahora ya sea una realidad la conexión con Asturias, “pero no podemos parar aquí”. “Desde León seguimos reivindicando, y seguramente junto a Asturias, la necesidad de la doble vía que permita mejores frecuencias y más agilidad en los tránsitos entre ambos territorios”, reclama Diez, quien también reivindica la apertura de la línea a otras operadoras que posibiliten más frecuencias y precios de los billetes más competitivos. “Nuestra exigencia ha sido clara y contundente. León ha de contar con más frecuencias, más bonos y descuentos, y, por supuesto, más oferta que la que tiene actualmente”, recalca el regidor de la capital leonesa.

Tras décadas de espera, el AVE entre León y Asturias es una oportunidad que aprovechar para ambos territorios. “Felicitamos a los asturianos por este logro que, sin duda, servirá para un mejor futuro para Asturias y los asturianos”, concluye José Antonio Diez, quien tiene claro que “ahora, y más que nunca, León y Asturias estarán más y mejor unidos”.



La peatonalización del entorno de la Muralla romana es un nuevo revulsivo para el turismo



La Navidad en León, unas fechas de importante atracción turística

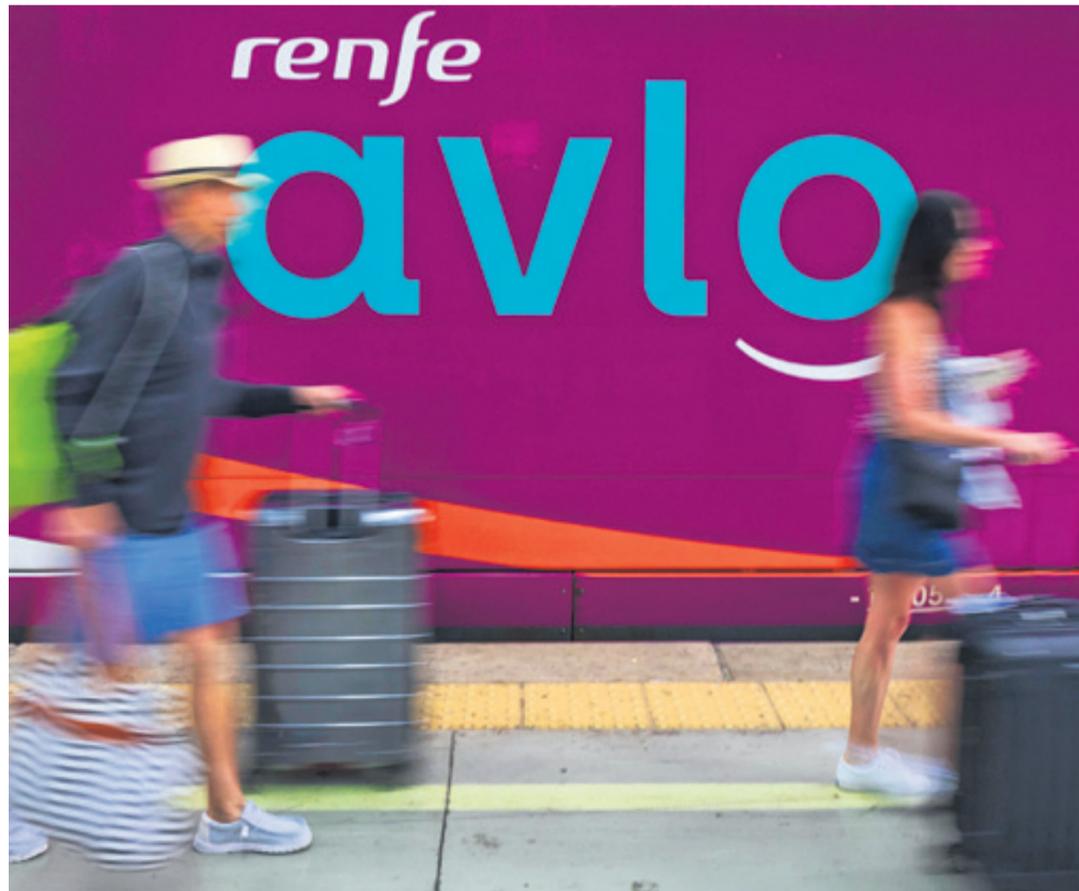


José Antonio Diez, alcalde de León



LEÓN SALVA SU PATRIMONIO

La ciudad recupera la muralla romana para los peatones con un itinerario que se recorre a pie desde la Era del Moro a la Catedral: un paseo por la historia de León.



EL AVLO, la línea de bajo coste de alta velocidad, llegará en primavera

Coincidirá con la puesta en servicio de los Avril, que superan los 300 kilómetros por hora, y permitirá ampliar el número de plazas disponibles

TEXTO: JOSÉ COTO

El Avlo, el servicio de alta velocidad ferroviaria de bajo coste de Renfe, comenzará a operar en la línea Asturias-Madrid la próxima primavera, coincidiendo con la puesta en servicio por parte de la compañía de los nuevos trenes Avril, que permitirán reducir los tiempos de viaje y aumentar las plazas disponibles en los enlaces entre el Principado y la capital de España.

De esta forma, el trayecto entre Asturias y Madrid será uno de los primeros de España en los que Renfe operará

sin competencia con su marca de bajo coste una vez que se disponga del nuevo material rodante, que permite alcanzar una velocidad máxima de 330 kilómetros por hora frente a los 250 que tienen como límite los Alvia con los que se pone en servicio el trazado completo el 30 de noviembre tras la inauguración de la Variante Ferroviaria de Pajares.

Tras la entrada en servicio de la Variante, la línea cuenta con seis enlaces diarios en sentido Madrid y cinco en sentido Asturias, y se reduce el tiempo de viaje en una hora y quince minutos el

actual -entre 4 horas y 24 minutos y 4 horas y 51 minutos-, un recorte de tiempo que se incrementará en el futuro con la adaptación del tramo León-La Robla y la incorporación la próxima primavera de los trenes Avril.

La puesta en circulación de dichos trenes, que pueden superar los 300 kilómetros por hora y tienen mayor capacidad que los Alvia, permitirá además que, de cara al próximo mes de marzo, el número de plazas disponibles para los enlaces entre Asturias y Madrid se duplique respecto a las actuales.

Con la entrada en servicio de la Variante, la línea cuenta con seis enlaces diarios en sentido Madrid y cinco en sentido Asturias, y se reduce el tiempo de viaje en una hora y quince minutos

Paradas de los trenes

Durante la primera fase de la puesta en servicio de la alta velocidad en Asturias, los trenes Alvia seguirán teniendo paradas en Pola de Lena y Mieres, además de en Oviedo y Gijón, y que las campañas promocionales se mantendrán a lo largo de 2024 para consolidar la ruta que convertirá al Principado en la puerta de la alta velocidad al Cantábrico.

De cara a la próxima primavera, la propuesta realizada por el Gobierno asturiano a Renfe pasa por contar con un mínimo de dos servicios comerciales AVE al día entre Gijón y Madrid en cada sentido, con salidas a primera hora de la mañana y de la tarde y que, como mínimo, uno de ellos lo opere AVLO. La idea también es incorporar un enlace diario en ambos sentidos desde Avilés.

Además de cubrir todas las franjas horarias, el planteamiento del Principado propone mantener las paradas en Mieres y Pola de Lena en servicios complementarios de Alvia/AVLO y duplicar en el verano de 2024 las plazas disponibles en la línea Asturias-Madrid, así como reforzar los servicios y los horarios durante los fines de semana para facilitar los desplazamientos de viernes a domingo.

Al margen de la incorporación al servicio de la línea de bajo coste de Renfe, el Ejecutivo asturiano reclama también facilitar el proceso de liberalización del corredor para la entrada de competencia en una línea. Aunque sin plazos para la entrada de operadores privados en la línea, el Principado se ha mostrado convencido de que el corredor Asturias-Madrid será «muy atractivo» para la iniciativa.



La mayor obra de ingeniería para conectar Asturias con el futuro

La alta velocidad llega a Asturias con la puesta en servicio de la Variante de Pajares, una de las mayores obras de ingeniería de Europa y el mundo. Con una inversión de 4.000 millones de euros, esta infraestructura clave desarrollada por Adif AV salva el paso bajo la Cordillera Cantábrica y el importante desnivel existente entre las provincias de León y Asturias, representando un reto de ingeniería y construcción sin precedentes.

La nueva línea La Robla-Pola de Lena (50 km) está integrada por una sucesión de doce túneles y diez viaductos

Los túneles representan el 80% de su longitud total, en un total de 40 km, y el más relevante es el de Pajares, un túnel base bitubo de 25 km de longitud, que lo convierten en el séptimo más largo de Europa, construido además a una profundidad de 1 km bajo la Cordillera Cantábrica.



La Variante de Pajares, diseñada para una velocidad máxima de circulación de 275 km/h, dispone del equipamiento y las instalaciones más modernas y sofisticadas. El trazado cuenta con doble vía electrificada y está dotado con ERTMS nivel 2, el sistema de señalización ferroviaria más avanzado con supervisión

continua. Además, su túnel principal está equipado con tecnología de vanguardia en sistemas de protección y seguridad en túneles, como por ejemplo las 58 salidas de emergencia -una cada 400 m aproximadamente- y un sistema de ventilación de chorro integrado por hasta 214 ventiladores en los túneles.

Salto sin precedentes en las conexiones ferroviarias

La Variante de Pajares representa un salto sin precedentes en las conexiones ferroviarias: los viajeros verán reducido en una hora el tiempo de viaje en el trayecto Madrid-Valladolid-León-Oviedo/Gijón y los trenes de mercancías, por su parte, podrán transportar hasta un 15% más de carga y tener más longitud (tres o cuatro vagones más).

El diseño, planificación y construcción de la Variante de Pajares ha considerado medidas de preservación de un entorno natural único. Entre ellas, las restauraciones ambientales (plantaciones de árboles y vegetación, hidrosiembra), el uso de cintas transportadoras de varios kilómetros de longitud para reducir el tráfico pesado de camiones, la protección de los ríos Huerna y Bernesga y actuaciones para la protección del oso pardo.

La Variante de Pajares atraviesa montañas para conectar con el futuro, acercar territorios, crear oportunidades y contribuir a la prosperidad de todos.

Las obras de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias han sido cofinanciadas por fondos procedentes de la Unión Europea. En concreto, las actuaciones de adaptación al tercer carril y sistema ERTMS de las instalaciones, línea aérea de contacto, protección acústica e instalaciones de protección y seguridad en los túneles de la Variante de Pajares cuentan con financiación europea a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU con una ayuda estimada de 121,6 millones de euros.



5.000 profesionales y 5 tuneladoras

Su construcción ha supuesto un desafío sin precedentes en el que han estado involucrados 5.000 profesionales y cinco tuneladoras -de 2.000 tn cada una y una longitud equivalente a la torre Eiffel-, trabajando al mismo tiempo en la construcción del Túnel de Pajares. Junto a este túnel, la línea cuenta con otros tres túneles dobles (bitubo): Pontones, Sotiello y Teso.

El trazado está integrado por diez viaductos (1,8 km). El de Huergas (396 m) es el de mayor longitud y el del río Huerna (40 m) el más corto, si bien es el que une los dos mayores túneles (Pajares y Pontones). Cuatro de estos viaductos son dobles, esto es, se ha construido un viaducto para cada una de las dos vías de la línea: los del Huerna (42 m), San Blas (129 m), Sotiello (135 m) y Teso (365 m). Además, cuenta con el único viaducto triple (tres vías una en cada viaducto) de toda la red ferroviaria española: Campomanes (118 m).

Su nuevo trazado recorta en 37 km la longitud del tramo actual por el Puerto de Pajares -que data del siglo XIX- y presenta una menor altitud y pendiente, facilitando los trabajos de mantenimiento invernal de la línea.





3,5 millones de euros para promocionar el turismo con la llegada de AVE a Asturias

El propósito es que toda la población española esté informada de la llegada de la alta velocidad a Asturias

Tras la celebración de la última reunión de la Mesa de Turismo de la llegada de la alta velocidad ferroviaria al Principado, el gobierno autonómico detalló que las acciones promocionales que tienen previstas para este año, las que ya se han ido llevando a cabo - unos 300.000 euros - y las que se llevarán durante estos meses, significarán una inversión de casi 1,6 millones. Además, adelantó que para 2024 el planteamiento es alcanzar casi los dos millones en acciones específicas para la promoción del AVE.

Las promociones turísticas que realiza el Principado ya tienen presencia en las estaciones de Atocha y Nuevos Ministerios, en Madrid, y en las de Valladolid y León. Además, se está trabajando también de cara al año que viene con la creación de un vídeo promocional en el que se dará «un gran protagonismo» a la Alta Velocidad, y el Gobierno

En el centro de Madrid, y de manera destacada en la estación de Atocha, estará presente la marca Turismo de Asturias

negocia un convenio con Renfe para desarrollar acciones comerciales que potencien Asturias como destino para congresos y viajes de negocios.

«Creo que somos una comunidad autónoma, desde el punto de vista del turismo, que atrae mucho a un tipo de turista que busca tranquilidad, naturaleza y calidad. Y en esa línea, precisamente, van las acciones que tenemos previstas para las próximas semanas y meses. Comunicarnos como un destino

de tranquilidad y de calidad y sostenible», recaló la viceconsejera de Turismo, Lara Martínez, tras anunciar el plan promocional del Ejecutivo autonómico.

A su juicio, la región tiene muchas posibilidades de desestacionalizar el turismo gracias a «una oferta amplia que va desde actividades vinculadas a la naturaleza, a la cultura, como a actividades profesionales vinculadas a eventos o congresos», que permite que al Principado pueda ser considerado como «un destino global con una oferta muy amplia sin necesidad de reinventarse.

Martínez ha asegurado que el sector hostelero del Principado tiene capacidad de acoger al volumen tan grande de viajeros que espera que lleguen a la comunidad a partir de la llegada del AVE, ya que el sector lleva «mucho tiempo trabajando de una manera planificada» para asumir esas nuevas demandas.

El Principado considera que la región tiene muchas posibilidades de desestacionalizar el turismo



Turistas extranjeros

En relación al turismo extranjero y su llegada a Asturias, la viceconsejera recordó que el turismo internacional «ha crecido mucho este último año» y la llegada de la Alta Velocidad desde Madrid «abre una puerta para las conexiones aéreas internacionales casi a nivel mundial», que también están reflejadas en las acciones promocionales del Principado.

El Ejecutivo asturiano destacó que en una segunda fase, que coincidirá con la llegada de los nuevos trenes y la ampliación de frecuencias en el primer trimestre de 2024, se reforzará aún más la promoción para cubrir el incremento de plazas del AVE. El propósito principal es que toda la población española, y en especial la madrileña, esté informada de la llegada de la alta velocidad a Asturias.

En el centro de Madrid, y de manera destacada en la estación de Atocha, estará presente la marca Turismo de Asturias con formatos llamativos. La Feria Internacional de Turismo (Fitur) será el punto de partida, aunque la actividad promocional se mantendrá el resto del año, singularmente en temporada baja: abril, mayo, octubre y noviembre.

También se coordina con el sector en el lanzamiento de paquetes en los que se pretende incorporar a las marcas turísticas: Casonas Asturianas, Aldeas, Siderías de Asturias y Mesas de Asturias.

Exposición:
Museo del Prado y Fundación AXA

07.11.2023 – 03.03.2024
www.museodelprado.es



Rembrandt (1606-1669), 'Arriba en su estudio', h. 1638. Boston, Museum of Fine Arts

REVERSOS

Con el patrocinio de:



MUSEO NACIONAL DEL PRADO





MARÍA CALVO: Presidenta de FADE

«Tenemos que conseguir que las pymes se suban al tren, que conozcan el servicio»

En una segunda fase, se incorporará Avilés como destino y nuevos trenes de AVE y Avlo

TEXTO: LUIS ORDÓÑEZ

La apertura de la Variante de Pajares tendrá un fuerte impacto tanto en el número de viajeros como en el transporte de mercancías. El nuevo escenario que se abre invita a ser optimistas y María Calvo, presidenta de la Federación Asturiana de Empresarios (FADE), analiza el impacto que la nueva infraestructura tendrá en la región. En su opinión, marcará «un antes y un después en el turismo» pero pide que se siga trabajando «en lo que falta por hacer» para sacar «el máximo provecho a la inversión realizada».

-La apertura de la variante ha sido esperada por todos los asturianos, pero, lógicamente, de forma especial por los empresarios en su doble vertiente para tráfico de pasajeros y de mercancías, ¿influye en sus planes que vaya a abrir a finales de año en vez de primavera como se pensó en un principio?

-Ese último retraso fue una pequeña decepción para el sector turístico, que no pudo aprovechar el impacto de la infraestructura este verano, pero ¿qué son unos meses para una obra por la que llevamos esperando décadas? Lo importante ahora es que se ponga en funcionamiento y a pleno rendimiento, que no sigamos acumulando decepciones, continuemos trabajando en lo que falta por hacer y saquemos el máximo provecho a la inversión realizada.

-En lo que atañe al turismo, Asturias ha superado en los últimos ejercicios todas sus marcas de visitantes, ¿cuáles son las expectativas del sector con el inicio de la alta velocidad?

-El crecimiento de los últimos años es síntoma de que el sector lo está haciendo bien, de que estamos siendo capaces de vender fuera los muchos atractivos de nuestra región. La Variante puede y debe marcar un antes y un



después. Los turistas se concentran especialmente en los meses de verano, es algo natural en todas las regiones y especialmente en las que tienen costa, pero más aun en aquellas que, como Asturias, no ofrecían tiempos ni precios competitivos que permitiesen explotar visitas más cortas. El tren debe romper ahora esa dinámica y servir para desestacionalizar esta actividad. Es importante incorporar el añadir valor a la actividad económica del sector. Estos años ha habido un gran aumento de costes, y, aunque han aumentado los

precios, es insuficiente para cubrirlos. Se debe hacer una promoción adecuada, creo que no tan enfocada en un turismo de masas en verano, sino uno de calidad, con las ventajas que tiene Asturias: turismo de Congresos, cultural o deportivo.

-El Principado espera, al menos en un principio, más llegada de turismo nacional, pero a medio y largo plazo también hacia el exterior, ¿qué países consideran más atractivos para vender Asturias como destino?

«Continuemos trabajando en lo que falta por hacer y saquemos el máximo provecho a la inversión realizada»

-Será, sin duda, un revulsivo para el turismo nacional, especialmente para Madrid, que es clave en toda la estrategia. El sistema ferroviario español se ha diseñado desde su origen de forma radial, conectando las capitales de provincia con la capital del Estado y convirtiéndola en el gran hub de nuestro país. La Variante tendrá mayor impacto en el turismo nacional que en el internacional por un motivo claro: el tren es una opción más, no la única. Así que tiene que competir con la carretera y, de cara al extranjero, especialmente con el avión. Hay que centrarse en promocionar la conexión, primero, en aquellos países para los que no contamos con conexión directa. Nuestro gran mercado, especialmente fuera de los periodos vacacionales, está en Europa y es ahí donde hay que empezar a trabajar.

-Junto a los viajeros está el impulso al tráfico de mercancías, pero ¿en qué medida? Se ha hablado de una reducción de hasta dos tercios de los costes, ¿son también sus cálculos?

-Son, también, nuestros cálculos. Desde FADE hemos estudiado el impacto de la Variante y, especialmente, el de la puesta en marcha de todo lo que la rodea y complementa: ZALIA, puertos y tramos pendientes de actualizar en la penetración ferroviaria asturiana. Hablamos de incrementos potenciales de PIB de hasta 400 millones en un corto-medio plazo, pero siempre de horquillas porque, a diferencia de lo que pasa con el movimiento de personas, no es tan

«La Variante puede y debe marcar un antes y un después en el turismo»

sencillo de cuantificar. No podemos hacer una regla de tres, hay muchas variables a tener en cuenta... algunas de la propia infraestructura, como precios y frecuencias y otras de carácter macro como la propia producción industrial. Lo que podemos afirmar de forma tajante es que la Variante mejora nuestra posición en el mercado como territorio. Esta apertura nos aleja del aislamiento, eliminando un hándicap histórico para nuestra industria y, a la vez, nos brinda una oportunidad. Desde FADE llevamos años reclamando ambición a las administraciones y organismos implicados: debemos pelear por una financiación europea que nos permitiría terminar el puzle, desarrollar ZALIA y la intermodalidad, adaptar el ancho entre Pola de Lena y Gijón... contar con una región conectada, facilitar nuestros movimientos de mercancías. Asturias quiere seguir siendo industrial y ya contamos con la experiencia y el talento y capital humano, tenemos suelo disponible... si le sumamos una conectividad competitiva, una administración facilitadora y una fiscalidad adecuada creo que las inversiones crecerán de manera exponencial. El Principado ya trabaja en mejorar la burocracia y, aunque la fiscalidad se enfrente a un escollo ideológico, la conectividad, por fin, está al alcance de nuestra mano.

-Seguramente el sector de la gran industria sea uno de los más preparados para aumentar sus capacidades de exportación ¿cuáles son sus expectativas en este sentido?

-Hay empresas que ya mueven por la rampa y que se verán beneficiadas de manera inmediata. Como ante todos los cambios las empresas más grandes tienen mayor capacidad de adaptación, y es por eso por lo que el tamaño de nuestras compañías es una de las grandes preocupaciones y de las principales líneas de trabajo que estamos impulsando desde FADE. Nos consta que muchas ya miran a la Variante con ilusión, y piensan en potenciar el tráfico ferroviario, pero aún quedan incógnitas por resolver e inversiones por hacer si queremos que esta voluntad se materialice y generalice.

-Sin embargo, desde FADE siempre se ha defendido que esta es tam-



bién una gran oportunidad para las pymes, y que Asturias puede convertirse en el gran puerto de Madrid en el norte ¿en qué sentido?

-Hay que pensar que la conectividad es un camino de ida y de vuelta. La Variante nos permite traer turistas, pero también que un empresario o trabajador llegue a tiempo a una reunión en Madrid... tiene dos vertientes y dos estrategias. Con las mercancías ocurre lo mismo.

Debemos conseguir que las pymes se suban al tren, que conozcan el servicio, y crear ese ecosistema que reclamamos desde FADE para que la Variante dialogue de forma eficiente con la carretera. Todas las compañías asturianas se verán beneficiadas con el nuevo túnel; pero, para maximizar su impacto, hay que poner nuevas piezas sobre el tablero. El plan de FADE responde a esta necesidad. Hay que desarrollar la estación intermodal de la ZALIA, un espacio en el que se den la mano trenes y camiones conjugando la capilaridad de la carretera con la línea recta del tren.

Y la ZALIA me ayuda a responder a la segunda parte de la pregunta, la que nos debe hacer mirar fuera de Asturias. El otro punto que resolver es la conexión ferroviaria con los puertos, especialmente con El Musel. Pajares siempre ha sido una desventaja para Asturias, nos ha hecho estar mucho más lejos de todo que nuestros vecinos de la fachada cantábrica. Lo que traslacio siempre que puedo es que la Variante cambia, por fin, el tablero: nos pone en condiciones de competir con todos,

«Debemos pelear por una financiación europea que nos permitiría terminar el puzle, desarrollar ZALIA y la intermodalidad, adaptar el ancho entre Pola de Lena y Gijón...»

con Santander y con Bilbao. Asturias y especialmente Gijón y su puerto deben creérselo, luchar por ganar tráficos de la meseta, reclamar inversiones, recuperar las autopistas del mar y posicionar este asunto como prioritario, como estrategia de ciudad y de región.

-De forma paralela está la cuestión del Corredor Atlántico y las autopistas ferroviarias, ¿hay planes ya de empresas asturianas en ese ámbito?

-No diría paralela, diría intrínseca. Gracias al trabajo y la presión de los empresarios del Noroeste todas esas infraestructuras de las que hemos hablado son Corredor Atlántico. La movilidad española y europea tiene dos niveles: el físico y el burocrático y son casi igual de importantes, porque para que el primero sea una realidad es prácticamente imprescindible que el segundo lo contemple.

Si el gobierno autonómico, el Ministerio y finalmente la UE califica nuestras infraestructuras de prioritarias y las incluyen en los mapas de los podremos

competir por los fondos que las financien. La época en la que los estados o comunidades corrían con estos gastos ha quedado atrás y ahora hay que competir por un trozo de la tarta que todos quieren para sí. Yo quiero, y creo que todos, que Asturias esté ahí. El Corredor Atlántico nació obviando al Noroeste y conseguimos entrar porque lo peleamos, ahora toca seguir superando etapas, por oportunidad y obligación.

Desde Europa nos impulsan a hacer la transición de la carretera al tren por una cuestión de emisiones y que, además, en España tendrá un impacto especial por el compromiso que ha hecho el Gobierno para no imponernos nuevos peajes...

Las autopistas ferroviarias son, en resumen, el subir la carga de un camión al tren. La hoja de ruta pasa por penalizar el vehículo teóricamente más contaminante y facilitar esa transición. Aquí debemos reclamar un especial cuidado al sector del transporte por carretera, no aceptando imposiciones sin alternativa, pero también para nuestra región. Para subir el camión al tren, primero, necesitaremos tener una ZALIA operativa. Se puede tener voluntad, o incluso ideas, pero sin la infraestructura los planes no son sencillos. Si queremos cumplir con Europa toca, primero, trabajar en ese proyecto y, después, recordarles a las administraciones que la Variante es un gran paso, pero la deuda con Asturias no está pagada por haber abierto el túnel tras 20 años de trabajo, lo estará cuando recuperemos las dos décadas de tiempo perdido.



Adif realiza pruebas de fiabilidad de mercancías en la variante de Pajares

La puerta a una movilización millonaria para las mercancías

Las demoras acumuladas para la infraestructura lastran las posibilidades de engancharse a grandes inversiones

TEXTO: LUIS ORDÓNEZ

La práctica totalidad del tráfico de mercancías en Asturias, hasta cerca del 90% según los cálculos de la Federación Asturiana de Empresarios (FADE), se realiza por carretera. Esto implica unos costes en el combustible y también para la administración por el desgaste de las vías, una situación a la que en el Principado se suman los peajes, ya que la única salida a la meseta por autopista es de pago hasta el año 2050. Precisamente para no extender ese sistema al común de la red, España y Bruselas han pactado un impulso al transporte de mercancías

por ferrocarril y esta nueva ventana está llena de claroscuros para Asturias. Por un lado, Europa tiene un enorme interés en promover el uso del ferrocarril para las mercancías y está dispuesta a lanzar poderosos incentivos. En la renegociación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia -que España pactó con Bruselas y por el que se ha suprimido la extensión de los peajes a todas las autovías- se acordó un monto para España de 93.500 millones de euros adicionales (más de 80.000 en créditos) para los planes y proyectos de reconstrucción tras la pandemia. Y en ellos están unos 8.400 millones que es-

tán destinados a la promoción de transporte por tren dentro de los planes del documento Plan Mercancías 30. Esta puerta se abre para Asturias, en principio, a partir de este mes de noviembre, con la inauguración de los túneles de la Variante de Pajares. Casi todos los ojos están puestos en el tráfico de pasajeros -el Principado espera multiplicar hasta 600.000 visitantes anuales por ferrocarril en una reducción a tres horas de la conexión con Madrid- pero lo cierto es que la vía se abre para tráfico mixto, también para las mercancías. Y en esa dimensión están puestas las esperanzas de buena parte de los sector industrial y comercial de

La reducción de costes para mercancías puede ser entre un tercio y dos tercios



Problema para Asturias

Pero con las mercancías asturianas surge un problema. En realidad, el mismo que lastra a la comunidad desde hace décadas, y que se presenta con diferentes variaciones, en diferentes ámbitos, pero siempre es el mismo: los retrasos de la administración central.

La conexión hacia Asturias y Galicia del Corredor Atlántico sólo se incluyó en los planes después de una intensa presión de ambas comunidades -el primer diseño partía de País Vasco a Portugal pasando por Valladolid y una oportuna conexión con Madrid, que también tiene la del Mediterráneo- de manera que todo avanza a pasos de tortuga. Si ahora el enlace con Gijón sí aparece en los planes, no está todavía en el Atlántico Corridor, un ente en realidad relacionado con el sector privado, que funciona a modo de ventanilla única para los operadores logísticos.

La conexión asturiana a la alta velocidad

no estuvo operativa hasta ahora (tendría que haberlo estado ya en mayo, y con ese retraso se sumaron nada menos que 17 demoras respecto a 17 anuncios de inauguración) de manera que en los planes del Plan Mercancías 30 no aparece Asturias.

Por ejemplo, se detalla una primera acción para la «inversión en infraestructuras ferroviarias que contribuyen a aumentar la competitividad de los tráficos de mercancías con origen o destino en los puertos»; pero los muelles que se mencionan son en Barcelona, Castellón, A Coruña, Ferrol y Sagunto; también apeaderos en las líneas Algeciras-Bobadilla, Sagunto-Teruel-Zaragoza, Zaragoza-Reus, Huelva-Sevilla y Bilbao-Miranda; o ampliaciones de vías en las terminales de Lezo, Muriedas y Escombreras. Nada para Asturias.

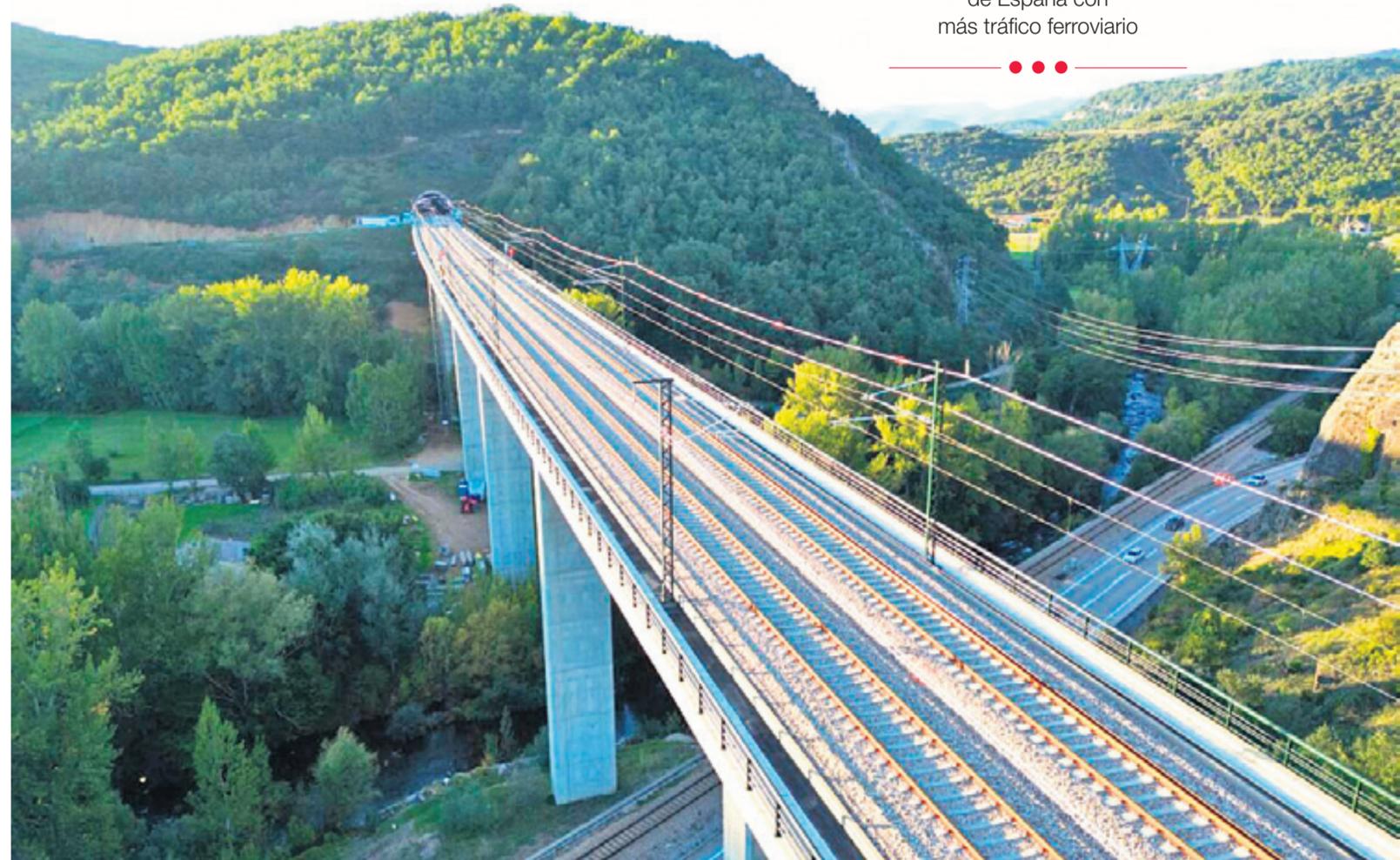
La acción dos es la que se refiere a «la puesta en servicio de una red de nodos intermodales estratégicos, identificados como tales los que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país»; y los enumera, son los siguientes:

- Nodo de Barcelona (La Llagosta y complejo Can Tunis - ZAL Prat)
- Nodo de Valencia (Valencia - Fuente San Luís)
- Nodo de Madrid (Madrid - Vicálvaro)
- Nodo de Valladolid
- Nodo de Sevilla (Sevilla - Majarabique)
- Nodo de Vitoria-Gasteiz (Jundiz)
- Nodo de Zaragoza (Zaragoza - PLAZA)

Como es evidente, ninguno de ellos está o tiene relación o conexión con Asturias.

Y todo ello a pesar de que en el propio informe se recogen las cifras de Tráfico ferro-portuario en los puertos españoles en 2019. En esa tabla, en el orden descendente por toneladas de mercancías movidas, Gijón aparece en cuarto lugar, sólo por detrás de Barcelona, Valencia y Bilbao. Pero es que Avilés ocupa el séptimo puesto. Ambos muelles asturianos mueven un volumen de toneladas apenas medio millón por debajo de las cifras de Bilbao. El tráfico de acero desde Asturias a Sagunto, en Valencia, es uno de los más intensos de país.

Gijón es el cuarto puerto de España con más tráfico ferroviario





El futuro de la rampa de Pajares: los posibles usos para mantener abierto el actual trazado

La Plataforma por la Preservación del Paso Ferroviario de Pajares propone varias alternativas para impedir que se cierre la vía que utilizan los trenes desde 1884 con la llegada de la Alta Velocidad a Asturias

TEXTO: ESTHER RODRÍGUEZ

La Alta Velocidad ya es una realidad en Asturias. La infraestructura ferroviaria que une la región con León se inauguró tras casi 20 años de obras y 4.000 millones de euros invertidos y los trenes comerciales ya circulan por los túneles que atraviesan la cordillera Cantábrica.

Ante este hito que permitirá acortar el tiempo de viaje a los destinos de la meseta, la **Plataforma por la Preservación del Paso Ferroviario de Pajares** sigue luchando por mantener viva la histórica vía por el puerto una vez entre en funcionamiento la variante. El colectivo defiende su conservación, en primer lugar, por su valor como «Patrimonio Histórico de la Obra Pública» debido a su trascendencia «desde hace casi 140 años en la economía y en la historia de nuestra región».

De igual modo, aseguran que su propia magnitud, la audacia de su trazado y las innovaciones que se han implementado a lo largo de su trayectoria hacen que el paso ferroviario en la rampa de Pajares sea un «muy relevante» hito, tanto nacional como internacionalmente. Es por ello que consideran que «puede seguir jugando un importante papel en las comunicaciones ferroviarias asturianas».

Bajo esta premisa, la Plataforma para la Preservación del Paso Ferroviario de Pajares señala que la vía puede ser un **complemento a la Variante** para «momentos de posible congestión» o situaciones excepcionales que hagan necesario interrumpir la circulación por el nuevo trazado como, por ejemplo, la realización de trabajos de mantenimiento en los túneles de la variante, incidencias u obras de larga duración.

También defienden que puede ser un **trazado «especializado en determinados tráficos»** o ser usado para pruebas, ensayos o formación. «Existen carencias en nuestro país para estas necesidades, lo que obliga en muchos casos a salir hasta el este de Europa



Foto: Patrimoniindustri.com

«Puede ser un complemento a la Variante para «momentos de posible congestión»

para ensayar y probar material ferroviario y componentes que se fabrican aquí», aseguran en el comunicado.

Asimismo, señalan la acogida de **trenes históricos o turísticos** como otra de las posibilidades para mantener el servicio ferroviario por el puerto de Pajares. De esta manera, se diversificaría la oferta, se desestacionalizarían actividades y se ayudaría a asentar población en el medio rural, según defiende la Plataforma. En este punto el colectivo manifiesta que «en Europa hay centenares de asociaciones y colectivos que viajan exclusivamente para tener la oportunidad de vivir experiencias a las que este tipo de ofertas tan especiales y exclusivas dan respuesta».

El colectivo recuerda cómo el descarrilamiento de un tren en el túnel de



Foto: Patrimoniindustri.com

San Gotardo, en Suiza, y que destruyó varios kilómetros de vía no ha impedido cortar el tráfico ferroviario gracias a mantener las conexiones con el trazado antiguo. Instan por tanto a hacer lo mismo aquí. «Hasta ahora no hemos tenido esta ventaja, no debería desaprovecharse», afirman. «El puerto ferroviario todavía puede seguir desem-

peñando un importante papel tras su ya dilatados 140 años de historia», aseveran desde el colectivo, antes de reconocer que la decisión sobre el futuro del Paso Ferroviario Histórico de Pajares debe ser «reposada, razonada y responder a análisis técnicos que incluyan pros y contras de uno u otro escenario que se pueda plantear».



Foto: Patrimoniindustri.com

Un trazado «especializado en determinados tráficos» o ser usado para pruebas, ensayos o formación

El alto coste de mantenerla abierta

El mantenimiento de la rampa de Pajares, tras los 3.800 millones de euros que se han destinado a la variante durante su construcción, viene siendo el justo para que circulen los trenes con absoluta seguridad, de ahí que en algunos tramos la velocidad sea mínima. Al paso de una persona caminando. El trayecto está plagado de limitaciones de velocidad por seguridad, según vienen reivindicando los ferroviarios, por falta de mantenimiento. Porque el mantenimiento ha venido siendo el justo ante el esfuerzo inversor requerido en la variante.

El principal obstáculo para que la rampa pueda mantenerse abierta es el coste que implicaría el mantenimiento de la infraestructura -con piezas de más de medio siglo- a través de sus casi 70 túneles. Calculan que solo en poner en un estado «óptimo» de seguridad y de calidad el coste de la inversión requerida sería de un mínimo de 150 millones de euros. Una inversión que resulta inasumible ahora mismo. Según estimaciones del gestor de infraestructuras Adif, mantener abierto el actual trazado de la

Mantener abierto el actual trazado de la centenaria rampa supondría un gasto de unos 700 millones de euros en 15 años

centenaria rampa supondría un gasto de unos 700 millones de euros en 15 años, a sumar al del mantenimiento anual de la variante.

En el Ministerio de Transportes, cuando en abril se informó de que se estaban explorando los usos turísticos y comerciales que podía tener la rampa de Pajares una vez cerrada al tráfico, se puso de manifiesto que los costes de mantenimiento de la rampa son muy elevados y que no es lógico mantenerla cuando se han invertido cerca de 4.000 millones en la variante y hay un doble túnel de 25 kilómetros que permite dar respuestas en términos de seguridad en caso de cualquier incidente.



Foto: Patrimoniindustri.com

Pueblos que se quedan sin tren

De cerrarla, también habría que cerrar por seguridad todas sus entradas y salidas. El mantenimiento sería mínimo, centrado en que no caigan los túneles. O se cerraría con hormigón. Sin uso, sería un peligro entrar en sus túneles. De cerrarla, se quedan sin tren todos los pueblos por los que pasa el trayecto desde La Robla a Pola de Lena. En principio, salvo que se habilite servicio entre León y Villamanín.

ATRAVESAMOS MONTAÑAS PARA CONECTAR CON EL FUTURO

Miles de profesionales unidos por un mismo propósito, completar una de las obras de ingeniería más complejas de Europa para acercar territorios, crear oportunidades y contribuir a la prosperidad de todos.

Variante de Pajares
LAV Madrid-Asturias