



Junta General
del Principado de Asturias

XII LEGISLATURA

SESIÓN DEL PLENO NÚMERO 70

(9 de septiembre de 2026)

ASUNTO NÚMERO 16

Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias sobre el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) (12/0178/0500/25788)

(Admitida a trámite por la Mesa de la Cámara en sesión de 1 de septiembre de 2026. La iniciativa fue publicada en el Boletín Oficial de la Junta General del Principado de Asturias, serie B, número 717, de 3 de septiembre de 2026).

El Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, a través de su portavoz, Adrián Pumares Suárez, al amparo de lo previsto en los artículos 216 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente proposición no de ley para su debate ante el Pleno de la Junta General del Principado de Asturias.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Reglamento de la Unión Europea 2024/1679 es el marco jurídico que establece las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Al tratarse de un reglamento comunitario, posee un carácter de obligatoriedad general, es vinculante en todos sus elementos y debe aplicarse directamente en cada Estado miembro sin necesidad de transposición a los ordenamientos jurídicos nacionales. Entre sus objetivos, figura avanzar hacia una red ferroviaria europea interoperable, contemplando la evaluación de la posible migración de las líneas ferroviarias situadas en los corredores europeos de transporte al ancho estándar europeo de 1435 milímetros.

El artículo 17.3 del citado reglamento obliga a los Estados miembros con ancho de vía distinto del estándar europeo a presentar, a más tardar el 19 de julio de 2026, una evaluación que determine las líneas ferroviarias situadas en los corredores europeos de transporte susceptibles de migración a dicho ancho. Dado que el eje Gijón-León-Valladolid está incluido en el corredor atlántico de la Red Transeuropea de Transporte y forma parte de su red básica, está sometido a los requisitos establecidos por la normativa europea para dicha red, cuyo horizonte de culminación está fijado en el 31 de diciembre de 2030.

Antes de esa fecha límite del 19 de julio de 2026, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible remitió a la Comisión Europea el correspondiente estudio de viabilidad. Ese estudio descartó implantar el ancho ferroviario europeo en Asturias, por considerar que, al contrario que en el corredor mediterráneo, la migración de las líneas de ancho ibérico al ancho estándar de 1435 mm no resulta rentable ni aconsejable desde el punto de vista del interés general.



Junta General del Principado de Asturias

Esta decisión del Gobierno de Pedro Sánchez, aunque inexplicable y contraria a la normativa europea, no puede sorprender a nadie, puesto que desde hace tiempo el Ejecutivo, con la complicidad del Gobierno asturiano, viene degradando esta infraestructura estratégica y tratando el tramo Pola de Lena-Oviedo-Gijón como una línea convencional de cercanías. De hecho, ya en el año 2021 el Ministerio de Transportes solicitó a la Comisión Europea que el citado tramo quedase fuera de esa adaptación, y a finales de 2025 el Gobierno de España trasladó al coordinador europeo del Corredor Atlántico, François Bausch, datos falsos sobre la llegada de la alta velocidad a Asturias, identificando los tramos Gijón-Oviedo y León-La Robla como operativos para velocidades superiores a 200 kilómetros por hora.

Especial preocupación merece la planificación de las actuaciones promovidas por ADIF en los tramos Pola de Lena-Oviedo y Oviedo-Gijón, así como en el nudo de Villabona. El eje Pola de Lena-Oviedo-Gijón forma parte de la red básica del corredor atlántico de la Red Transeuropea de Transporte y, por tanto, las actuaciones que se desarrollen sobre esta infraestructura deben responder a los requisitos y objetivos establecidos por la normativa europea para dicha red. Sin embargo, las actuaciones actualmente planteadas se estarían desarrollando bajo especificaciones correspondientes a la red global, lo que implica rebajar las prestaciones que corresponden a este eje y amenaza con generar un cuello de botella ferroviario entre la variante de Pajares y los principales centros industriales y portuarios de Asturias. No tiene ningún sentido haber ejecutado una de las mayores inversiones ferroviarias de las últimas décadas para atravesar la cordillera Cantábrica y condenar después al Principado, por ese mismo cuello de botella, a convertirse en una auténtica isla ferroviaria.

La plena funcionalidad del eje Valladolid-León-Oviedo-Gijón resulta fundamental para garantizar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías, conectar la industria asturiana con los principales centros logísticos nacionales y europeos y aprovechar todo el potencial de los puertos asturianos y de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA).

El debate no puede reducirse a una mera elección entre ancho ibérico y ancho estándar. Lo verdaderamente determinante es si queremos garantizar que Asturias disponga de una infraestructura ferroviaria plenamente interoperable que permita, durante el necesario periodo de transición, compatibilizar la circulación de trenes en ancho ibérico y en ancho estándar europeo. Existen soluciones técnicas que permiten compatibilizar ambos anchos, como la instalación de tercer carril o triple hilo y la utilización de traviesas polivalentes, soluciones empleadas o proyectadas en otros corredores ferroviarios españoles.

La Junta General del Principado de Asturias ya se pronunció sobre esta cuestión en septiembre de 2025, cuando aprobó por unanimidad una iniciativa de Foro Asturias que reclamaba garantizar la plena inclusión de la sección Pola de Lena-Oviedo-Gijón en el corredor atlántico y exigía al Gobierno del Principado participar activamente en la evaluación sobre la migración del ancho ferroviario. El estudio de viabilidad ahora conocido confirma que aquella advertencia estaba plenamente fundada y hace aún más necesario exigir al Gobierno de España una rectificación.

Asturias necesita una estrategia ferroviaria que garantice su plena integración en las redes europeas, permita aprovechar las posibilidades abiertas por la variante de Pajares y asegure que su industria, sus puertos y su sistema logístico puedan competir en igualdad de condiciones con los de otros territorios.

En su virtud, el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto-Foro Asturias, que suscribe, presenta para su debate ante el Pleno de la Junta General del Principado de Asturias la siguiente



Junta General
del Principado de Asturias

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Junta General del Principado de Asturias insta al Consejo de Gobierno a:

Primero. Requerir al Gobierno de España para que rectifique la posición trasladada a la Comisión Europea en relación con la migración al ancho estándar europeo y garantice su implantación en el eje León–Oviedo–Gijón, asegurando la plena interoperabilidad ferroviaria de Asturias y su integración efectiva en el corredor atlántico de la Red Transeuropea de Transporte, adecuando las actuaciones previstas a los requisitos exigibles por su pertenencia a la red básica.

Segundo. Requerir al Gobierno de España para que publique íntegramente el estudio de viabilidad remitido a la Comisión Europea, así como los informes técnicos y económicos que sustentan la decisión de descartar la implantación del ancho estándar europeo en Asturias y los criterios utilizados para adoptar dicha decisión.

Tercero. Trasladar a la Comisión Europea la posible vulneración de la normativa comunitaria derivada de la planificación ferroviaria prevista para el eje Pola de Lena–Oviedo–Gijón y defender ante las instituciones europeas el cumplimiento de los requisitos exigibles por su pertenencia a la red básica del corredor atlántico.

Palacio de la Junta General, 31 de agosto de 2026. Adrián Pumares Suárez, portavoz.