

El tren de la Ruta de la Plata atraería logística a una zona muy maltratada



ANA M. DIEZ

MARÍA GAJATE | LEÓN Lunes, 10-05-10

Aurelio Rubio ha dirigido para la consultora Adbayse el «Estudio de pre-factibilidad para la recuperación del ferrocarril del Oeste», con el fin de buscar estrategias que impulsen la reactivación de esta vía ante el incumplimiento del Plan del Oeste, que prometía su recuperación.

-¿Qué conclusiones se extraen de este estudio?

-Desgraciadamente la población no justifica una inversión tan importante, así que se busca otros parámetros para que el Estado visualice su necesidad en base a la movilidad de mercancías y no de personas.

-Pero la mayor parte del tráfico de mercancías se realiza por carretera...

-Sí, pero existe la necesidad en Europa de facilitar el desarrollo sostenible en torno a las mercancías en base a directivas europeas dirigidas a optimizar los tráficos rodados o el incremento de los costes de carburantes y al aumento de los peajes. Los tráficos por ferrocarril fueron importantes hasta los setenta, con el inicio de los programas de autovías. El conjunto del país pasó de tener un doce por ciento de tráfico de ferrocarril en los setenta a un cinco en los noventa y un tres por ciento actual. Esta es una realidad contraria a la lógica y a la sostenibilidad del medio de transporte.

-¿Cuál sería la alternativa que presenta el estudio?

-Esta infraestructura debe alejarse del cuadro entre Plasencia y Astorga y visualizarse como un corredor más amplio que uniría Algeciras con los puertos asturianos, con el propósito de captar los tráficos de mercancías entre el Magreb y Europa central. En la actualidad, este recorrido se desarrolla por carretera a través de Madrid. El proyecto plantea subir en tren hasta Gijón y, desde allí, por mar, hasta la Bretaña francesa.

-¿Qué beneficios reportaría?

-Para los operadores, el ahorro de gastos en el sistema de funcionamiento y la posibilidad de circular 24 horas ininterrumpidas los 365 días del año. Y para la zona, un volumen de captación de 10.000 camiones en esta franja, en la que se están moviendo 1,6 millones de toneladas. Los tráficos entre España y Francia en 2009 señalan el paso diario de 20.000 camiones, una magnitud que se calcula que en diez años se duplique. Eso no es sostenible y hay que buscar alternativas. La implantación del corredor tendría lugar además en territorios necesitados de inversión.

-¿Y para el trazado histórico?

-Esta idea así planteada dejaría al trazado en un efecto túnel. Por ello, se ha pensado en que el corredor esté jalonado por una serie de terminales que permitan la permeabilidad de los tráficos este-oeste, en las que entrarían en juego las conexiones con Portugal. Estas terminales reportarían beneficios a los puntos que se establezcan como nudos de carga -León, Benavente o Salamanca, entre otros- e incorporarían una actividad empresarial económica, emergente, innovadora y fácilmente asimilable para captar mano de obra, es decir, la logística, un sector que en Castilla y León se está empezando a visualizar como una palanca de desarrollo económico. Sin embargo, este sector fundamentalmente ha pivotado hacia las grandes plazas, como Madrid, Levante o Bilbao y esta Comunidad se ha quedado descolgada a falta de las infraestructuras.

-¿Se podría salvar parte del antiguo trazado?

-La infraestructura actual es como si no se tuviera. Se diseñó en 1860 con unas tecnologías de tráfico y pesos de material que nada tienen que ver con los actuales. Habría que reinventar el corredor y rehacer al menos un 70%.

-Con el apoyo de la Junta a la reactivación de la vía falta la respuesta del Gobierno central...

-Lo que no se ha hecho en tiempos de bonanza difícilmente se va a acometer en tiempos de carestía y el Plan del Oeste ha sido un fraude, porque había muchas expectativas y ésta sigue siendo una zona muy maltratada desde las instituciones.

-Ante el silencio estatal, Óscar López dudó de la necesidad de la vía por criterios de población.

-Óscar López tiene conocimiento de este estudio y aplica una cuestión de política de partidos. La infraestructura no se puede sostener por la movilidad de personas, pero sí por la de mercancías y él tiene una copia del proyecto.