

elcomerciodigital.com

«Asturias sería la más beneficiada de la Ruta de la Plata ferroviaria»

18.01.11 - 03:05 -

GIJÓN.



Aurelio Rubio Autor del estudio sobre la viabilidad de la Ruta de la Plata

«La autopista del mar con Nantes, sumada a la autopista ferroviaria a Algeciras, potenciaría la actividad en los puertos de Gijón y Avilés»

«Planteamos sacarlo gracias a la inversión de los grandes operadores de mercancías»

Son 15,6 los millones de toneladas que el tren movería al año entre Gijón y Algeciras si sus puertos estuvieran unidos por una línea ferroviaria. Lo asegura un estudio que la consultora Adbayse realizó para la Conferencia de Cámaras de la Ruta de la Plata explicando la oportunidad de recuperar este eje

ferroviario. Aurelio Rubio (León, 1965) es el gerente de la firma y propone recuperar la línea consagrándola al 'ferroustage' o 'autopista ferroviaria', un sistema por el cual los camiones suben cargados al tren, igual que hacen ya con el barco en la autopista del mar. Así cruzarían la península incurriendo en menos costes logísticos y ambientales. La solución se aplica ya en centroeuropa y empieza a plantearse en otros corredores de la península. Ahí está el peligro. «Lo que ahora no se mueva, aunque sea a nivel de estudios, se cae de la foto y no saldrá nunca», avisa Rubio.

-La Cámara de Gijón pretende reactivar el frente a favor de la Ruta de la Plata, que con altos y bajos, lleva más de 15 años reclamando recuperar este corredor ferroviario. ¿Cree que esta vez será la vencida?

-El proyecto tiene muchas bondades y merece la pena profundizar en él, al menos en el plano de los análisis, que suponen un coste más que razonable. Quizás lo que ahora no podemos permitirnos es la inversión que exige reabrir la Ruta, pero hay que mantener viva esta posibilidad, porque si no se sigue reivindicando, el dinero acabará yéndose a otros corredores, como el del Mediterráneo.

-Defiende que Asturias es precisamente la comunidad que más podría beneficiarse de esta reapertura.

-Sí, porque potenciaría la captación de carga en los puertos de Avilés y Gijón, que en este proyecto funcionan como terminales Norte, es decir, el punto de entrada y salida de la mercancía, el sitio donde los contenedores pasan del tren al barco. En Asturias había una vocación industrial que, después de la reconversión, está incorporando la cuestión logística. La tenéis ya en vuestro ADN y sobre esa base se están promoviendo una serie de infraestructuras, como la ampliación de El Musel y la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) que producirían sinergias con el eje ferroviario.

-La Ruta de la Plata fue cerrada por falta de rentabilidad.

-Cierto, y cuando las Cámaras nos llamaron para estudiar el asunto, pidieron que investigáramos si era viable recuperarla para el tráfico de pasajeros. No lo es, porque el potencial demográfico de las regiones que atraviesa se ha resentido

mucho en las últimas décadas. Sin embargo sí que hay una funcionalidad clara para el tráfico de mercancías. Ahora mismo ya son 6,76 millones de toneladas las que mueven los camiones en este corredor.

-Y usted propone 'embarcar' esos camiones en el tren.

-Exacto. La idea es combinar la autopista del mar que ya está en Gijón con otra autopista ferroviaria Gijón-Algeciras. Eso te lo posibilita el sistema de 'ferroustage' y el atractivo de la línea sería tal que terminaría por captar también a esos camiones que ahora viajan a Europa por Irún.

-El nudo gordiano pasa por reabrir la vía Astorga-Plasencia, una obra para la que algunos estudios calculan una inversión de entre 150 y 300 millones. ¿Cuál es su estimación?

-No la hemos hecho porque nuestro trabajo se centraba en explorar la funcionalidad de la línea. En todo caso, entendemos que de la vieja infraestructura sólo es válida entre un 20 y un 25%. Lo demás habría que rehacerlo, teniendo en cuenta que como aquí lo que buscamos es el tráfico de mercancías, nos vale con que los trenes puedan circular a 80 kilómetros por hora.

-La rampa de Pajares es uno de los cuellos de botella presentes en este corredor.

-Sí, pero con la apertura de la variante quedará desocupada. Creo que combinada con la Ruta de la Plata, la vieja rampa de Pajares seguiría manteniendo su funcionalidad si se la dedicada exclusivamente a las mercancías.