

A Fondo

CORREDOR BRAGANZA-LEÓN-ASTURIAS CAMINO INTERMODAL HACIA CENTRO EUROPA

Atajo europeo por León

La autopista del Mar entre Gijón y Nantes, con León como enlace con Portugal y el centro y sur de España, movió 638.121 toneladas de mercancías en el 2012, un 35% más que en el primer año.



La población Río de Onor es mitad española y mitad portuguesa. ramiro
ana gaitero | león 16/01/2013

La Autopista del Mar Gijón-Nantes aumentó el transporte de mercancías un 35% en su segundo año de funcionamiento pese a la grave crisis económica. El 55% de los tráficos son de subida, de Gijón a Nantes, y el 45% de retorno a España.

Un total de 638.121 toneladas de mercancías, en 291 escalas, se movieron a través de esta autopista marítima, fruto de un acuerdo entre los gobiernos de España y Francia. En 2011 fueron 470.236 toneladas en 305 escalas.

La autopista del mar ha convertido a Gijón en puerto de referencia para la importación y la exportación de las empresas asturianas y también de las del corredor de la Plata, Castilla y León y norte de Portugal, tal y como señala la Autoridad Portuaria.

Castilla y León es para el puerto de Gijón uno de los espacios más estratégicos para la autopista del mar por dos motivos: Es la región más extensa de la Unión Europea y porque es un paso estratégico para la ruta de la Plata y para los transportes con origen en Portugal.

La autopista del mar supone un ahorro de 10 horas de viaje para los transportistas. La ruta, que conecta en solo 14 horas y con una regularidad de tres veces por semana en cada sentido, los 580 kilómetros que separan Gijón de Nantes.

«La existencia de la Autopista del Mar con Nantes es una oportunidad de negocio muy importante y prioritaria», afirma la presidenta del Puerto de Gijón, Rosa Isabel Aza. Una ocasión que se presenta «no sólo para este puerto, sino para el transporte por carretera y para las empresas cargadoras», recalca. Para la presidenta del puerto gijonés la autopista marítima «es una ruta alternativa que combina el tráfico de camiones en carretera y el transporte marítimo con el objetivo de reducir tiempos de tránsito y descongestionar la carretera».

La Asociación Autovía León-Braganza ve esta conexión como una oportunidad para potenciar el transporte intermodal entre Portugal y el norte y centro de Europa a través del corredor León-Braganza cuyo reconocimiento y planificación se reclama León, Zamora y Portugal y que constituiría un enlace directo de Oporto con Gijón.

«Hay que insistir en el potencial multimodal de este corredor (paso a barco con nodo articulado en Asturias) que trata de impulsar la UE (Autopistas del Mar atlánticas) como instrumento de competitividad continental», subraya Aurelio Rubio, miembro de la asociación Autovía León-Braganza, vicepresidente del Círculo Empresarial Leonés (CEL) y coordinador del equipo de asistencia técnica en Adbayse Consultores.

El Arco Atlántico

Este geógrafo de formación, que realiza su tesis doctoral sobre estrategias de movilidad sostenible en el oeste peninsular, asegura que Castilla y León «no está aprovechando todas las oportunidades que brinda el espacio Arco Atlántico como entorno geoestratégico y espacio de integración económica».

En este sentido, añade que «la León-Braganza con proyección a Asturias permitiría a Castilla y León *asomarse* en un corredor funcional propio a este espacio, permitiendo minimizar con la multimodalidad las actuales condiciones de territorio periférico en relación a Europa».

En opinión de este experto, el efecto de la mejora de las infraestructuras de unión entre León y Braganza, que Portugal reclama e impulsa desde 1998, «se vería reforzado en el cierre del eje de La Plata». Rubio apuesta también por la posibilidad de recuperar en este último las funcionalidades ferroviarias, que permitirían ampliar la proyección del oeste de Castilla y León como nexo de unión con la Europa Atlántica a través de León y también con el sur de la Península Ibérica y norte de África.

Asimismo, defiende que el corredor León-Braganza «puede ser susceptible de formar parte de una *smart-grid* de transporte si se desarrolla con el enfoque para crecimiento infoestructural (TICs) necesario» con lo que «podría además obtener el cariz de infraestructura piloto en Castilla y León».

Reducción de emisiones

La funcionalidad multimodal supone también una mejora medioambiental por el ahorro en combustible y, por tanto, una mayor competitividad con respecto a otras vías terrestres para

llegar a Centro Europa. Y además del ahorro en combustible, matiza Rubio, un aspecto importante es la «reducción de emisiones por unidad de carga», algo que constituye uno de los principales objetivos de la Unión Europea. «Mejora la competitividad y la sostenibilidad ambiental», recalca.

El tercer Libro Blanco de la Unión Europea prevé un crecimiento del tráfico de mercancías del 80% para el año 2050. El documento europeo, del 2011, estima que se producirá una transferencia del transporte por carretera para recorridos de más de 300 kilómetros a otros modos del 30% para el año 2030, conexión ferroviaria para los puertos principales (entre los que se encuentra el de Gijón) y reducción de las emisiones de CO2 al 60% en el año 2050 respecto a 1990.

Ramón Gutiérrez, otro de los miembros expertos de la asociación Autovía León-Braganza como gerente de Abol Consulting, añade que los «ahorros y ventajas que puede tener los transportistas al utilizar esa vía son muy importantes porque desde Braganza a Gijón sólo son cuatro horas», tiempo que se reducirá notablemente si se mejora el corredor.

El buque que opera la línea, el «Norman Asturias», puede acoger a 518 pasajeros en sus camarotes o en los asientos-cama. Tiene una capacidad de carga para cerca de 120 camiones en garajes separados del pasaje general. Cuenta con sala de estar, comedor, bar-restaurante y otras instalaciones para ofrecer una cómoda travesía marítima entre la Península ibérica y Centroeuropa.

AURELIO RUBIO. GEÓGRAFO Y TÉCNICO EN ADBAYSE

«El corredor sólo es viable si León es plaza logística del Noroeste»

16/01/2013

Aurelio Rubio es partidario de definir la mejora de las comunicaciones entre León y Oporto a través de Braganza como un corredor fundamentalmente dedicado al tráfico de mercancías y no cerrarse en la idea de una autovía. El corredor debe desarrollarse por fases, empezando por «la primera piedra» que sería el tramo León-La Bañeza, ya previsto por la Junta, con la aportación de *by passes* a zonas urbanas, accesos perimetrales controlados, desdoblamientos de tercer carril en pendientes y carriles reversibles y zonas *truck-stop* para descanso de pesados. De esta manera se evitaría también el impacto medioambiental en territorios de alta calidad paisajística y ambiental.

Este geógrafo y consultor está convencido de que la infraestructura «sería clave y aprovechable para León sólo si se termina de desplegar el modelo de plaza logística del Noroeste». De lo contrario, advierte, sólo tendría un «efecto túnel para la economía leonesa».

La única justificación de la infraestructura, recalca, es que «se convierta en un corredor económico capaz de generar tráficos no estacionalizados», es decir, que no se puede limitar a demandas puntuales como el atractivo invernal de las pistas leonesas de esquí para el público portugués.

Su principal función, puntualiza, debe ser convertirse en «captador de actividad económica de comercio exterior entre la conurbación del Gran Oporto y el Arco Atlántico» que incluye el Noroeste de Francia, el Benelux y el Noroeste de Alemania, la llamada *banana azul*.



Matiza que se trata de una infraestructura que supera los términos de comarca y provincia, porque unirá a regiones funcionales (Nuts, en el argot europeo) este experto subraya la importancia del tejido de pequeñas y medianas empresas peri rural que se puede consolidar a su albur.

«La Junta de Castilla y León debe visualizar esta infraestructura como un valor añadido de proyección autonómica para competir con Galicia y Extremadura», agrega. En este sentido, Rubio descarta que se trate de un proyecto «legiocentrista para competir con el eje Salamanca-Tordesillas-Burgos» que en su opinión «tiene vocación de captar tráficos portugueses más al sur».

Valor a la León-Burgos

El corredor se contempla así como una «herramienta de alcance regional que complementa las relaciones con Asturias y da contenido y aporta valor a la A-231 (León-Burgos)» infraestructura que promovió la Junta de Castilla y León y que actualmente «es claramente deficitaria».

Igualmente, Aurelio Rubio argumenta que el corredor Braganza-León-Asturias«complementa el eje E-80 (Aveiro, Salamanca, Tordesillas, Burgos, Irún) en una estrategia multimodal que integra a los 1,5 millones de habitantes asturianos y cuyo socio portugués es la región Norte y el área de Oporto, cuyas relaciones hoy están monopolizadas por Galicia». Concluye que ambos ejes «son complementarios» entre sí en sus funcionalidades y «no competidores».

RAMÓN GUTIÉRREZ. CONSULTOR ABOL CONSULTING

«Reclamamos ser la columna vertebral del tráfico del noroeste»

16/01/2013

Abol Consulting señala que la infraestructura que reclama tiene como principal objetivo «ser columna vertebral del tráfico del noroeste ibérico». Echa de menos la falta de presencia institucional de León en foros como el Plan Estratégico Zasneta 2020 en el cual participan Zamora y los Trasmontes portugueses. La asociación Autovía León-Braganza ha sido convocada para una reunión de trabajo para esta semana a fin de recoger contribuciones «relevantes para el futuro de esta región».

ROSA ISABEL AZA. PRESIDENTA PUERTO GIJÓN

«La autovía León-Braganza contribuirá al desarrollo»

«La vertebración de vías de circulación que se realice dentro de cada territorio de la UE, que favorezca el rápido movimiento de mercancías, como la autovía León-Braganza, contribuirá siempre al desarrollo económico en tanto en cuanto favorecerá la competitividad del tejido industrial y empresarial», afirma la presidenta del Puerto de Gijón, Rosa Isabel Aza.



La responsable portuaria destaca en declaraciones a DIARIO DE LEÓN que «los puertos marítimos somos nexos de unión entre los diferentes modos de transporte» y de modo especial entre el terrestre, ferrocarril y carretera, y el marítimo.

La función de los puertos en la cadena logística del transporte, añade, «está basada en la eficiencia a la hora de favorecer las operaciones de carga y descarga —y por tanto de intercambio de modos— dentro de sus instalaciones».

La Autopista del Mar entre Gijón y Nantes con sus tres servicios semanales, subraya Aza, «está cumpliendo con sus principales objetivos: aportar un importante servicio a las empresas cargadoras y a los transportistas por carretera, mejorar la competitividad de los clientes y favorecer positivamente la sostenibilidad medioambiental».

MARTÍN MANCEÑIDO. SECRETARIO ASOCIACIÓN AUTOVÍA LEÓN-BRAGANZA

«Urge que la Junta pida a tiempo la inclusión del corredor en el Pitvi»

16/01/2013

El secretario general de la Asociación Autovía León-Braganza señala que el objetivo prioritario de este colectivo social y político es que la Junta de Castilla y León «pida la inclusión del corredor en el Pitvi», el nuevo Plan de Infraestructuras Terrestres y Viviendas para el período 2013-2020, que elabora el Ministerio de Fomento. La asociación trabaja intensamente a nivel institucional para lograr que el consejero de Fomento, Antonio Silván, pida la autovía a Madrid.