**<http://www.lne.es/asturias/2008/10/24/ave-asturias-transporte-mercancias/688748.html>**

**24 octubre 2008**

**UNA PERSPECTIVA EUROPEA PARA EL ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS ASTURIANAS (I)**

El AVE de Asturias y el transporte de mercancías

La Variante y El Musel no son obras aisladas sino parte de un corredor fundamental que debe captar flujos de ida y vuelta de amplias zonas del Arco Atlántico

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **http://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/reloj.gif 02:14****http://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/estrella.gifhttp://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/estrella.gifhttp://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/estrella.gifhttp://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/estrella.gifhttp://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/estrella.gif** | http://tuentistatic1-a.akamaihd.net/layout/web2-Zero/images/corporate/share_button/av_small.TL8BAnYOGn.png | http://www.lne.es/elementosWeb/mediaweb/images/iconos/meneame1vs2.png |  |  |  |



**archivo lne**

**MULTIMEDIA**

****[**Fotos de la noticia**](http://www.lne.es/multimedia/imagenes.jsp?pRef=2008102400_42_688748__Asturias-Asturias-transporte-mercancias)

Vicente Luque Cabal, 63 años, es uno de los técnicos de la UE que más saben de carbón, energía y transportes. Salense, veraneante en Ribadesella, funcionario en Bruselas, quiere contribuir con este artículo (que se publica en dos entregas, hoy y mañana) al debate sobre las infraestructuras que abrió en agosto, durante un acto en Gijón, el catedrático Álvaro Cuervo, y del que se hizo eco LA NUEVA ESPAÑA. Dudaba Cuervo de que la ampliación del Musel fuera una prioridad para Asturias. Luque explica aquí por qué considera que sí lo es.

**VICENTE LUQUE CABAL**LA NUEVA ESPAÑA abrió este verano un debate muy interesante sobre las infraestructuras del transporte en Asturias, algo así como un pequeño «libro verde» en el que el público puede participar y, en esta condición, quisiera hacerlo.

Es importante situar en su verdadero contexto la dimensión geográfica y estratégica de las grandes infraestructuras de transporte que conciernen a Asturias, y que son la variante de Pajares, el puerto de El Musel, las líneas ferroviarias de altas prestaciones que se construyen en la Meseta y que se continuarán en Asturias, la Autopista del Cantábrico y la autopista Ruta de la Plata. Estas infraestructuras forman parte de la red transeuropea de transportes y deben situarse, por lo tanto, en este contexto. Además, hay que fijar estrategias sobre el uso que queremos darles, al objeto de que contribuyan al bienestar de los ciudadanos y al progreso económico y social. El objetivo debe ser la movilidad sostenible de las personas, pero también de las mercancías.

Los ciudadanos quieren viajar en AVE de Asturias a Madrid en menos de 3 horas, pero olvidan a veces que el desarrollo económico requiere también sistemas eficaces para el transporte de los bienes y equipos hacia los mercados globalizados. Los políticos tienen la obligación de adoptar las soluciones que garanticen la sostenibilidad a largo plazo del transporte, sabiendo que no podemos renunciar a la movilidad. Su discurso deber ser coherente, y no es lógico que se ofrezca el acceso al AVE de todas las ciudades de España, sin que antes se hayan realizado estudios rigurosos de demanda de tráfico y de coste-beneficio, incluidos también los sociales y medioambientales, que justifiquen decisiones que requieren cuantiosas inversiones. Máxime cuando los fondos de cohesión, que son la principal fuente de financiación comunitaria del transporte, se terminan para España en el año 2010.

La estrategia a largo plazo del transporte en España está correctamente definida en el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020), que da continuidad en un horizonte a largo plazo a las grandes líneas marcadas por el PIT (Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007) adoptado en su día bajo el impulso de Francisco Álvarez-Cascos. Los dos planes siguen los objetivos políticos del libro blanco de la Comisión Europea «La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad», del año 2001 y de su revisión del año 2006 «Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente». Existe, por lo tanto, un acuerdo tácito sobre política de los transportes entre los grandes partidos. Éste es un punto de partida importante y que no se da en otros estados miembros de la UE, ni en el desarrollo de otras infraestructuras en España.

EI PEIT da una gran prioridad al transporte de mercancías a través de cadenas logísticas multimodales en las que el ferrocarril juega una función central. El PEIT marca una estrategia muy determinada a favor de la transferencia modal de la carretera a otros modos más sostenibles, como es el ferrocarril o el mar. La realidad es, sin embargo, que los responsables políticos están dando una excesiva prioridad al AVE exclusivo para pasajeros, distorsionando los objetivos del propio PEIT y, sobre todo, lanzando a los ciudadanos a una demanda desmesurada de servicios del AVE superveloz y olvidando que hay que revitalizar también el ferrocarril para el transporte de mercancías. Como los ciudadanos votan y las mercancías no, sería muy importante que el debate futuro sobre las infraestructuras del transporte discurra dentro de los límites de la racionalidad.

La Comisión Europea adoptó el 18 de octubre de 2007 una «Agenda de la unión relativa al transporte de mercancías: reforzar su eficacia, su integración y su sostenibilidad en Europa», que incluye propuestas «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías», un «Plan de acción para la logística del transporte de mercancías», una «Comunicación sobre una política portuaria europea» y una «Comunicación sobre el transporte marítimo a corta distancia». Además, el 8 de julio de 2008, la Comisión adoptó un paquete de medidas sobre el transporte ecológico («Greenning the transport package»), en el que, entre otras medidas, se propone una estrategia para que los precios del transporte reflejen mejor el coste real para la sociedad, tales como los costes medioambientales y los de congestión.

Las últimas propuestas de la Comisión se orientan al objetivo de la lucha contra el cambio climático, al de la globalización, al de la eficacia del transporte y, en definitiva, al del desarrollo sostenible. Dado el grado de consenso político que existe en Europa sobre estos objetivos, es de esperar que las estrategias propuestas por la Comisión el 18/10/2007 y el 8/7/2008 se conviertan en textos legislativos que marcarán el futuro del sector del transporte en la Unión.

Si ahora analizamos las grandes infraestructuras del transporte en Asturias en el contexto europeo y en el del propio PEIT, podemos plantear que deben contribuir por un lado al desarrollo de las redes modales (redes de carreteras, redes de ferrocarril) para el transporte de viajeros y al mismo tiempo de corredores multimodales para el transporte de mercancías.

El «nodo» fundamental de los corredores multimodales de mercancías es el puerto de El Musel, en el que confluyen los corredores terrestres, por ferrocarril y carretera, y los corredores marítimos. Estos últimos, a su vez, se continúan en los corredores terrestres de otros países, miembros de la Unión Europea o no, para constituir cadenas logísticas de transporte «puerta a puerta», que son lo que conocemos como «autopistas del mar» (que más bien deberían llamarse «autopistas tierra-mar»). Las autopistas del mar no son más que cadenas multimodales en las que se integran las infraestructuras terrestres y marítimas, permitiendo la creación de operadores de servicios de transporte que ofrezcan servicios integrales («freight integrators», «freight forwarders») del tipo del que ya dan las empresas de paquetería. El crecimiento impresionante del transporte por contenedores y los progresos de la logística moderna hacen suponer que el crecimiento de las empresas integradoras de servicios de transporte de mercancías va a ser espectacular.

El puerto de El Musel debe considerarse como el puerto del norte-noroeste de la península Ibérica, situado en un punto muy importante de la fachada atlántica, y en el que convergen la línea ferroviaria de altas prestaciones que se está construyendo desde Valladolid, la Autopista del Cantábrico y la Autopista de la Ruta de la Plata. Las grandes obras del puerto de El Musel y de la Variante de Pajares no son proyectos aislados, sino parte fundamental de un corredor marítimo-ferroviario que capte los flujos de ida y vuelta de mercancías de partes importantes de la península Ibérica y de amplias zonas del Arco Atlántico. El diseño de la nueva infraestructura ferroviaria que parte de Valladolid hacia el norte de España en ancho de vía ibérico (aunque previsto para su migración futura a ancho europeo UIC) permitirá la interoperabilidad con la red ferroviaria convencional, facilitando así captar mercancías hacia el gran corredor que atravesará el Pajares, y que debe enlazarse con el puerto de El Musel. El problema de la diferencia del ancho de vía respecto a otras partes de Europa no es un problema para las líneas ferroviarias que confluyen en el Musel. Además, como a medida que entran en servicio lineas de AVE exclusivas para pasajeros aumenta la disponibilidad de la linea convencional para las mercancías, se contará con una ventaja adicional en la atracción de flujos ferroviarios hacia el Musel. Es el caso, por ejemplo, de la línea convencional Madrid-Venta de Baños.

Me llamó la atención que en el foro abierto por LA NUEVA ESPAÑA varios representantes de los medios académicos debatieran sobre la utilidad de las grandes infraestructuras en Asturias, sobre todo el puerto de El Musel, desde la sola perspectiva de la oferta-demanda regional. Me parece un planteamiento equivocado, que refleja una cierta introversión muy propia nuestra y, tal vez, una falta de visión hacia el resto de España y del mundo. Particularmente, prefiero pensar en las posibilidades que se ofrecen al puerto de El Musel ante la apertura de nuevas rutas marítimas por el deshielo del Ártico, que continuar mirando en las fronteras limitadas de nuestra región.

Vicente Luque Cabal trabaja en la unidad de política de redes transeuropeas de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea. Las opiniones vertidas en este artículo lo son a título personal y no comprometen a la Comisión Europea.