

Puerto

ENTRADAS PREVISTAS PARA HOY

07:30: **Wec Velázquez**. Consignado por Canarship, S. L. para descargar 2.500 toneladas de mercancía en tránsito.
12:00: **Marc-andre**. Consignaciones Asturianas, para descargar 2.500 toneladas de productos siderúrgicos.

20:00: **Uttum**. Consignaciones Asturianas para descargar 2.000 toneladas de productos siderúrgicos.
07:00: **Nivaria**. Consignado por G. Junquera Marítima, S. L., para descargar 3.700 toneladas de fuelóleo.

BUQUES EN EL PUERTO

► Espigón I Sur TR. 1
Drait (prod. siderúrgicos)
► Ingeniero Moliner
Frida (prod. siderúrgicos)
► I. Olano Terminal
Bu Sidra (gases energ.)

► Ingeniero Olano
Arklow River (carbones)
► La Osa 9ª
Andrea Añón (minerales)
► Ingeniero León TR. 2
Cape Provence (m. hierro)

► Ingeniero León TR. 1
King Robert (min. hierro)
► Espigón II Norte
Cementos Cantábrico
► Espigón II Sur TR. 2
Civra

FERNANDO PALAO

Presidente de Ineco-Tifsa y ex secretario de Transporte

«El sobrecoste de El Musel tiene explicación; las cosas no se hicieron mal»

«El Gobierno está ahora tan implicado en dar soluciones al Puerto como cuando yo era secretario de Estado»

J. L. ARGÜELLES

Fernando Palao está considerado como uno de los españoles que más sabe de transportes y gestión portuaria. Secretario de Estado en el anterior Gobierno de Zapatero, cuando la titular de Fomento era Magdalena Álvarez, fue el primer político en admitir que la ampliación de El Musel, puerto que presidió entre octubre de 2008 y abril de 2004, acumulaba un fuerte sobrecoste. A su juicio, el principal puerto asturiano, con un mal año por la caída de tráfico derivada de los menores desembarcos del mineral para Arcelor-Mittal y las térmicas, «está en buenas manos». Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, preside ahora Ineco-Tifsa. Ayer pronunció una conferencia en la Escuela Universitaria Jovellanos, invitado por el máster de Transporte y Gestión Logística que dirige Rosa Aza.

—¿En qué medida afectará la crisis al superpuerto asturiano? ¿Se ha hecho la ampliación de El Musel en el peor momento posible?

—La crisis no es estructural, sí coyuntural, aunque su alcance es global. El debate no es si saldremos de la crisis, sino cuándo y de qué manera. Que ese cambio de modelo traiga consecuencias para algunos de los tráfico portuarios, es probable. Pero ocurre lo mismo con el modelo energético tras la potenciación de las renovables.

—¿El Musel será de los primeros o de los últimos puertos en salir de la crisis?

—Hay una serie de tráfico que no tienen relación con la crisis. De lo que se trata es ver cómo se reconstruye el conjunto en función del modelo energético, y ver también cómo se adapta El Musel a esas circunstancias.

—La ampliación gijonesa dejó un sobrecoste de 216 millones. ¿Se hicieron mal las cosas?

—No soy quien ya para juzgar. Es cierto que hubo un deslizamiento presupuestario importante, relacionado con los problemas para la obtención de los materiales de cantera. Es decir, hay una explicación, y creo que no es un problema de que se hayan hecho mal las cosas.

—Usted era secretario de Estado cuando se planteó el proble-

ma. Hay una sensación de que, entonces, había mayor apoyo para El Musel.

—El Gobierno está ahora tan implicado en las soluciones al puerto de Gijón como lo estuvo antes. Otra cuestión es que hubo un pronunciamiento de la Unión Europea al que hubo que dar respuesta. El Gobierno actual ha encontrado unas soluciones que, probablemente, son las más adecuadas. La actuación no se pueden juzgar a balón pasado. Sinceramente, creo que cada uno de los que nos hemos ido sucediendo en la gestión hemos tomado las decisiones más razonables. Este Gobierno y el anterior apoyan y han apoyado a El Musel con absoluto convencimiento.

—El ministro de Fomento, José Blanco, ha cuestionado, sin embargo, en algunas declaraciones, la gestión de la obra gijonesa.

—No conozco literalmente esas declaraciones, ni soy quien para opinar de ellas, y ni siquiera si lo que usted me dice fue lo que quiso decir el Ministro. Yo he venido a Gijón a dar una conferencia

«Álvarez-Cascos deshizo el proceso de fusión de El Musel y Avilés; repetir ahora sería excesivo»

—Abusando de su conocimiento de los puertos españoles, ¿cree que El Musel está en condiciones de devolver los 465 millones en los que se ha endeudado por la ampliación?

—Pues dependerá de la estructura del negocio que plantea. Ahora bien, cuando asume esa responsabilidad financiera supongo que lo hacen porque piensan que es posible. Cuando las entidades financieras responden es porque hay capacidad para devolver el dinero. Insisto, me falta información.

—Usted estaba en el Gobierno cuando se lanzó la autopista del mar entre Gijón y Nantes. ¿Cómo ve el proyecto?

—Es un proyecto europeo que permite subvencionar determinados tráfico. España se acogió inmediata-



Fernando Palao.

El Puerto concede sus medallas y debate los proyectos energéticos

J. L. A.

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Gijón decidirá y aprobará hoy la concesión de la medallas anuales de la entidad. En la reunión también se analizará la marcha de algunos de los proyectos energéticos previstos para El Musel, entre ellos la adjudicación del ciclo combinado previsto para la explanada de Aboño, aseguraron ayer fuentes del Puerto.

El acto de entrega de las medallas, con las que El Musel reco-

noce la vinculación de empresas y entidades con la dársena, se celebrará mañana, jueves, a las siete de la tarde, en el salón de actos del edificio de servicios múltiples. También está programado un concierto de la Orquesta Sinfónica de Gijón, que dirige Pablo Eisele, con Felicidad Fara de solista. A continuación se servirá la tradicional copa de Navidad.

No está clara la decisión que tomará hoy el consejo de administración sobre el ciclo combinado por el que

han pugnado HC Energía y Endesa. El Puerto hizo público, en octubre, la existencia de conversaciones entre las dos empresas eléctricas sobre la central de gas prevista para una superficie ganada al mar con la ampliación de El Musel. Era la segunda vez que el Puerto aplazaba su decisión sobre el ciclo combinado. Todo indica que la crisis económica puede ralentizar o paralizar algunos de los proyectos energéticos previstos, como las plantas de biodiésel.

un puerto de referencia en el Arco Atlántico?

—Gijón y Vigo son los dos puertos elegidos. No creo que esos tráfico, por sí solos, vayan a ser una solución mágica para nadie, pero sí una contribución eficaz para desarrollar un nuevo tráfico y una nueva actividad.

—Hay quien defiende la necesidad de unificar la gestión de puertos próximos. ¿Sería deseable una fusión de El Musel y Avilés?

—Se hizo y en un momento determinado se deshizo. Lo primero que hizo (Francisco) Álvarez-Cascos nada más llegar fue acabar con esa integración. No voy a opinar, lo que sí creo es que repetir ahora el intento me parecería excesivo. Ahora bien, el esfuerzo se hizo.

—¿España, y más concretamente Asturias, están preparadas para la revolución logística en marcha?

—La condición necesaria para la intermodalidad es tener infraestructuras adecuadas en todos los modos de transporte. España tiene en estos momentos unas infraestructuras que son la envidia de Europa y de Estados Unidos. Nuestra red está en las mejores condiciones para desarrollar una intermodalidad eficaz.

«Hay solución técnica para el paso de viajeros y mercancías por la variante de Pajares»

—¿También Asturias?

—¿Por qué no? Estamos avanzando espectacularmente en esa dirección. Las infraestructuras no se pueden hacer todas a la vez. La Variante de Pajares es faraónica y avanza a un gran ritmo; la autopista del Huerna está ahí y en la autovía del Cantábrico falta un tramo... No sé de qué carencia hablamos entonces. Hay un puerto con unas condiciones excepcionales y el aeropuerto está en buenas condiciones operativas. ¿En dónde está el déficit? Y si no estamos preparados aún en una determinada infraestructura, pues lo estaremos mañana, literalmente.

—¿La Variante de Pajares será para pasajeros y mercancías?

—Es un problema de encajar los surcos de los distintos modos de transporte ferroviario. ¿Tiene solución técnica? La tiene. Hay que hacer unos apartaderos adecuados para que se pueda circular en condiciones de seguridad. Si tengo una infraestructura de alta velocidad saturada, probablemente tengo que especializar esa línea y hacer otra de pasajeros. Si no es así, hay que encontrar la fórmula y compatibilizar tráfico.

—¿Su salida del Gobierno fue consecuencia de un desacuerdo con Blanco, nuevo ministro de Fomento?

—Un secretario de Estado es un cargo de confianza. Por tanto, lo mismo que te nombran, te «desnombran». El Ministro ha tenido la deferencia de nombrarme presidente de Ineco-Tifsa y si lo considera oportuno, pues me puede destituir. Llevo muchos años ocupando cargos de responsabilidad pública, me considero un eventual que depende de lo que se decide cada viernes, que es cuando se celebra el Consejo de Ministros.