

«No creo que el sobrecoste de El Musel sea por hacer las cosas mal»

Fernando Palao Taboada Presidente de la ingeniería Ineco-Tifsa

«El modelo energético incide, desde luego, en el puerto de Gijón, pero espero que todo sea digerible y adaptable»

:: E. C.

GIJÓN. Ex presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón y ex secretario de Estado de Transportes, Fernando Palao, sigue teniendo, ahora desde la presidencia de una ingeniería adscrita a Fomento, una visión privilegiada de la política de transportes, a la que añade una dilatada experiencia que llevó a un destacado operador de El Musel a decir en su día que su etapa en Gijón fue «un lujo asiático» para el puerto. Ayer, aportó su saber al Máster en Transporte y Gestión Logística que organiza la Escuela Universitaria Jovellanos.

—¿Está ahora El Musel en mejor o peor situación que cuando usted era presidente?

—Mis responsabilidades aquí terminaron hace tiempo y, por lo tanto, no sigo al detalle lo que ocurre en El Musel. Pero me consta que está en buenas manos y que la gestión se desarrolla con normalidad. Otra cosa es que en estos momentos haya más o menos demanda de los productos que fundamentalmente mueve El Musel y que el puerto haya tenido que soportar, por ejemplo, el cierre temporal de un alto horno de Arcelor. Eso son escenarios coyunturales que han afectado a los tráfico.

—¿Reducirá la crisis las expectativas generadas en un principio por el superpuerto?

—La crisis no es estructural. El debate no es si saldremos o no, sino cuándo y cómo. Que el cambio de modelo puede afectar a alguno de



Fernando Palao, ayer, en Gijón. :: JOAQUÍN BILBAO

los tráfico de los puertos es probable. Por ejemplo, si se potencian las energías renovables puede tener influencia. El modelo energético incide, desde luego, en el puerto de Gijón, pero supongo que todo será digerible y adaptable.

—¿Es prueba el sobrecoste acumulado de que se hicieron mal las cosas?

—Yo creo que no. Hubo un deslizamiento importante que tiene su explicación en el acopio de materiales. Eso coincidió con un posicionamiento más rígido de Europa en el tratamiento de los sobrecostes y con una denuncia desde un partido que forma parte del Gobierno asturiano, que es algo sobre lo que hay que meditar.

—¿La solución buscada por el equipo de Magdalena Álvarez era mejor que la ahora aplicada?

—No lo comparto. El Gobierno está ahora tan implicado como antes, pero hay una crisis económica con la que hay que lidiar. Las cosas cambian y no se pueden juzgar las actuaciones a balón pasado.

—¿Tiene El Musel capacidad para devolver tantos créditos?

—No tengo ni idea, pero supongo que cuando asumen la responsabilidad financiera y hay entidades dispuestas a prestar, será pensando que es posible y que hay capacidad.

Intermodalidad inteligente

—¿Qué posibilidades le concede a la autopista del mar?

—Ese es un proyecto europeo, que busca trasvasar tráfico al modo marítimo. Una vez más, la crisis ha caído sobre este tema y ha habido cambios y alguna dificultad, pero el concepto de fondo es válido, que es subvencionar la salida de mercancías a la mar. No creo que una autopista del mar por sí sola, sea una solución mágica para un puerto, pero sí

una posibilidad para desarrollar un nuevo tráfico y una nueva oportunidad.

—¿Es la intermodalidad una panacea?

—La intermodalidad es el procedimiento más inteligente para mover tanto a personas como a cargas. En el transporte cotidiano de las personas vemos que a menudo combinamos coche y metro, por ejemplo, para salvar dificultades para aparcar. Eso es intermodalidad, la vida misma y aplicar la lógica económica al transporte. En la medida en que estamos cada vez más presionados para tener un transporte sostenible y eficaz hay que abrirse la cabeza para conseguir soluciones óptimas.

—¿Hay infraestructuras suficientes?

—Es la condición básica para aplicar la intermodalidad. En ese sentido, España tiene unas infraestructuras enviadas por muchos países europeos y norteamericanos. Por la red de autopistas, de ferrocarril, por la capacidad de los aeropuertos y la operativa de los puertos, estamos en las mejores condiciones para desarrollar la intermodalidad.

Grandes avances

—¿Asturias también?

—Sí. Y si no lo estamos hoy mismo en una determinada infraestructura, lo estará mañana, dicho de forma literal, no referido a la noche de los tiempos. No todas las infraestructuras se pueden hacer a la vez, pero se está avanzando espectacularmente. La variante de Pajares, que es una obra faraónica, avanza a un ritmo espectacular. La autopista del Huerna conecta con Madrid en un santiamén; el tramo Unquera-Llanes muy pronto se resolverá y hacia Galicia también hay tramos ya construidos y otros en construcción acelerada. El puerto tiene condiciones excepcionales y el aeropuerto, buenas condiciones operativas y de capacidad.

—¿Apuesta usted por el paso de las mercancías por la variante de Pajares?

—Solución técnica hay. Dependerá del nivel de utilización que tenga para pasajeros, pero, si la vía no está saturada, hay que usarla también para mercancía, aunque sea, obviamente, con trenes más lentos.



La Iglesia en tiempos de Jovellanos

Hoy, miércoles, 16 de diciembre, a las 19,30 horas, en la Colegiata de San Juan Bautista, Gijón, se celebrará el acto de investidura y recepción de

D. Juan José Tuñón Escalada,

Abad de Covadonga y doctor en Historia de la Iglesia, como Patrono de esta Fundación. Con tal motivo, pronunciará una conferencia sobre:

«La Iglesia en tiempos de Jovellanos».

La presentación del nuevo patrono correrá a cargo del obispo administrador diocesano de Oviedo y patrono de la Fundación, Mons. **D. Raúl Berzosa Martínez**. Al finalizar el acto, el "Grupo Melisma" interpretará un breve concierto de villancicos navideños.

-La entrada es libre-

MOVIMIENTO PORTUARIO

EL MUSEL

ENTRADAS

Cape Provence: granelero de pabellón panameño, que viene de Port Cartier, consignado a Bergé Marítima, para descargar 157.152 toneladas de mineral de hierro.
Frida: carguero de pabellón de Antigua y Barbuda, que viene de Burgas, consignado a Alvargonzález, para descargar 4.300 toneladas de productos siderúrgicos.
Drait: carguero holandés, que viene de Rotterdam, consignado a Consignaciones Asturianas, para descargar 3.200 toneladas de productos siderúrgicos.

SALIDAS

Celanova: de pabellón español, para La Coruña, con 4.200 toneladas de gas.

Linnau: de pabellón de Antigua y Barbuda, para Sittingbourne, con 3.400 toneladas de yeso.

BARCOS PREVISTOS

Koho: granelero de pabellón panameño, que viene de Ponta da Madeira, consignado a Consignaciones Asturianas, para descargar 160.000 toneladas de mineral de hierro.

Bu Sidra: gasero de pabellón de Qatar, que viene de Karsto, consignado a Vapores Suardiaz, para descargar 13.200 toneladas de gas.

Purha: petrolero de pabellón finlandés, que viene de Primorsk, consignado a Paquet, para descargar 11.500 toneladas de gasóleo.