

ASTIC PIDE APOYO PARA COMPETIR EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Fomento anunció en el año 2011 el proyecto del llamado Corredor del Mediterráneo, una infraestructura de ferrocarril destinada, sobre todo, a la mejora del transporte desde la región andaluza hasta la frontera francesa, olvidando a la carretera

FELIPE ALONSO



Este Corredor que, según Fomento, puede estar terminado y funcionando a partir del año 2023, no ha contemplado el gran transporte de mercancías, el que discurre por las carreteras, y que se queja de la falta de inversión en el mantenimiento de las mismas, de ahí que se solicite desde las patronales del sector que el Gobierno no se olvide la importancia que tiene este transporte y que a la hora de invertir se tenga en cuenta que más del 90 % de las mercancías que se mueven en España, lo hacen por carretera. Y así poder competir con el ferrocarril en el Corredor Mediterráneo.

Para el presidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), Marcos Basante, “están equivocados aquellos que dicen que estamos en contra del Corredor Mediterráneo. No es así”, y a su juicio lo único que “preocupa” es que “se invierta con equilibrio”, que cuando se vaya a llevar a cabo una infraestructura se haga “un estudio de viabilidad” y que no

simplemente se lleve a cabo porque “haya una necesidad de construir para dar gusto y votos a los políticos, o que se invierta para que las constructoras mejoren o cubran sus cuentas de resultados”, y además que “no se olvide la labor de la carretera, que es quien soporta el mayor tráfico de mercancías”.

Basante considera que desde el sector del transporte por carretera no se “ve ningún problema con la existencia del Corredor”, pero pide que también se cuente con la carretera, ya que “se quiera o no”, esta forma de transporte de mercancías sigue siendo “la primera frente al ferrocarril” y además a “gran distancia” -más del 90 por ciento frente a un 5 por ciento-.

La inversión tiene que ser equilibrada, y el anuncio reciente de Fomento de destinar una partida de 2.000 millones más de los 17.000 millones previstos para esta línea ferroviaria que va a recorrer el litoral mediterráneo, parece un tanto exagerada a juicio de Basante, dado que “no se ve clara la rentabilidad del ferrocarril” en el movimiento de mercancías desde Algeciras a la frontera francesa.

“Si alguien cree que el Corredor Mediterráneo nos va a hacer competencia al transporte por carretera, le voy a decir que no”, porque se mueven por esa vía muchas más toneladas de mercancías que por tren, señala Basante en declaraciones a *Transporte*. Y añade que, “voy a poner un ejemplo claro. Un tren cargado desde El Ejido puede llegar hasta 1.000 toneladas, pero es un único tren al día; desde esa población pueden salir varios miles de camiones diarios con una carga cada uno de 25 toneladas”, y además el tren debe “ir y volver”. Por lo que a su juicio “se sigue sin ver la rentabilidad de ese tren”.

“¿Y los ramales?”, se pregunta el presidente de Astic. Porque “no sólo se trata de una infraestructura del litoral, sino que se quiere unir con diferentes centros de carga y descarga de mercancías del interior”. Y eso “supone, más o menos, una inversión añadida que supera los 5.000 millones de euros”, de ahí que “pidamos que se actúe con cabeza y con equilibrio con respecto al otro medio de transporte importante del país”.

Basante es tajante en referirse a las razones por las que se lleva a cabo el proyecto mediterráneo: “Tanto los políticos como las constructoras lo que han hecho es descubrir que se trata de un marketing preelectoral, una forma de conseguir votos, por una parte, y de un negocio por otra”.

En lo que respecta a la defendida intermodalidad, que también es una de las fuerzas impulsoras del Corredor, ya que mejora y refuerza las conexiones con los puertos, desde Astic se defiende que “se quiera o no, siempre pasa por nosotros -transporte por carretera-”. Para Basante, no se puede vender la idea sin poner encima de la mesa la importancia que tiene el transportista.



Marcos Basante,
presidente de
Astic. NACHO
MARTÍN

17.000 Millones es la inversión prevista para la construcción del Corredor del litoral Mediterráneo

“Se quiere vender ahora el tren, y eso es lo que hacen las filiales de las empresas constructoras, y como además queda muy bien políticamente...”

Desde su punto de vista, es muy difícil “sustituir al transportista por mucho que se intente”, o que “se nos acuse de contaminar más que otro medio de transporte”; la realidad es, según el presidente de Astic, que “se ha creado una burbuja en torno al tren”. No obstante, defiende que, pese al tren, el transporte por carretera continúa creciendo por encima del ferrocarril. “Aunque Renfe baje los precios, como está haciendo, incluso por debajo del mercado, la carretera se mantiene en crecimiento. Si bien, sabemos que no hay ninguna solución con el tema del ferrocarril y la burbuja que se ha creado en su entorno, y la importancia que tiene en este país”.

Astic pide también que se unifiquen los criterios y las normativas que se aplican a un sector que “da a las arcas del Estado Español, al año, del orden de 23.000 ó 24.000 millones de euros en tasas impositivas”.