

RESUMEN DE LAS INTERVENCIONES EN LA MESA REDONDA SOBRE

“LOGÍSTICA Y TRANSPORTE”

Lugar y Día.-Edificio de Servicios Múltiples del Puerto del Musel, el día 19 de Febrero a las 12 horas.

Participantes:

D. Vicente Luque Cabal, Ex Administrador Principal en la Comisión Europea y miembro de CAXXI.

D. Javier Rodríguez González,” external advisor bussiness strategy & operations” del Jaguar Land Rover Group en Londres y miembro de CAXXI.

D. Fernando Menéndez Rexach, Presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, empresa patrocinadora de CAXXI.

D. Manuel Parrondo , Director Territorial del Grupo Alsa, empresa patrocinadora de CAXXI.

D. José Antonio Lago Alba, Director General de EBHI (“European Bulk Handling Installation”), empresa patrocinadora de CAXXI.

D. Ovidio de la Roza, Presidente de ASETRA (Asociación de Empresarios del Transporte y Aparcamiento de Asturias), en nombre de FADE.

Dña. Rosa Aza , Directora del Master de Transporte y Gestión Logística de la Universidad de Oviedo, en nombre de dicha Universidad.

D. Carlos González Lozano, Director General del CTA (Consortio de Transportes de Asturias), en representación del Principado.

D. Enrique Álvarez González, Gerente de la ZALIA (Zona de Actividades Logísticas de Asturias), en representación del Principado.

Moderador:

D. Ramón Madera Fernández, redactor del análisis realizado, previamente, por CAXXI, sobre el tema de la Mesa.

Intervención del Moderador:

CAXXI agradece a todos su asistencia al acto y muy especialmente a los miembros de la Mesa. Si el primer objetivo de CAXXI fue ofrecer a la Región una serie de ideas contrastadas que pudieran servir para establecer un conjunto de “Buenas Prácticas en Asturias” y el segundo plantear una serie de análisis sobre nueve Sectores que se consideraban de Futuro para

2/

Asturias, iniciamos hoy el tercero, en el que, con la ayuda de los Profesionales, de primerísimo nivel, que nos acompañan en la Mesa, trataremos de profundizar en el sector de “Transportes y Logística” con el fin de apuntar las oportunidades reales que su desarrollo futuro puede ofrecer a las empresas asturianas.

Se dan unas condiciones excepcionales para que este trabajo pueda tener éxito. Por primera vez, están reunidos todos los actores de este proceso: CAXXI y sus empresas patrocinadoras, el conjunto de empresas asturianas representadas por FADE, la Universidad de Oviedo y, por supuesto, el Principado de Asturias.

Además, el tema objeto de análisis tiene una importancia enorme a nivel mundial, de la Unión Europea, nacional y regional. No se trata de un Sector estancado, ni siquiera en lenta evolución, sino en plena revolución. Sólo dos datos para confirmarlo:

Si hoy se calculan 650 millones de automóviles en el mundo y esa cifra va a pasar en cuarenta años a casi 3.000 millones.

Y si hoy el transporte es el origen del 28% de las emisiones de CO2 en la Unión Europea, con un incremento del 32% en veinte años, algo grave tiene que pasar. Nuestro empeño es que en ese cambio estén las empresas asturianas.

Sin más, voy a dar la palabra a los miembros de la Mesa:

Intervención de D. Vicente Luque Cabal: el Ferrocarril.

El enorme incremento de la Movilidad de personas y mercancías se enfrenta a un gran reto, conseguir que esa Movilidad se desarrolle con criterios de Sostenibilidad. Esto exige que el Ferrocarril y el Transporte Marítimo, recuperen un papel mucho más relevante frente a los modos tradicionales y más contaminantes, fundamentalmente la Carretera.

El nivel de saturación de tráfico que se ha alcanzado en algunos puntos de la UE es, absolutamente, insostenible. Sólo a título de ejemplo, el incremento del tráfico por carretera en las fronteras entre España y Francia se ha venido incrementando un 10 % anual. Si al problema de congestión se une el problema de las emisiones, la necesidad de introducir cambios es, además, urgente. Es importante buscar soluciones al cuello de botella de los Pirineos.

Se apuntan dos caminos para paliar el problema:

- El establecimiento de Corredores integrados de transporte, tanto de personas, como de mercancías, que conecten con el mar. Esta integración, que está en marcha en muchos países de la Unión Europea se refiere, por supuesto, a la integración del Transporte Marítimo con el Ferrocarril y también con la Carretera.

- La internalización de todos los costes de cada modo de transporte, con el fin de que los precios reflejen los costes directos y también aquellos otros costes externos que se inducen en la sociedad, en particular, los de contaminación, los de inversión y mantenimiento de las infraestructuras, etc. De esta forma, los clientes, en el momento de elegir modos de transporte más sostenibles, encontrarán un incentivo en el precio.

Las grandes infraestructuras del ferrocarril ofrecen una diferencia notable con respecto a las de la carretera y es la de su utilización y su menor flexibilidad. Mientras en la carretera, aún no llegando a niveles de saturación, se consiguen cifras de circulación importantes, se corre el peligro de que la utilización de las nuevas infraestructuras de ferrocarril no justifique lo elevado de las inversiones. De ahí que se plantee, claramente, la utilización conjunta de trenes de pasajeros y de mercancías.

En cuanto a la flexibilidad, es muy importante aplicar los principios de la intermodalidad, es decir, que en cada sitio y momento se utilice la cadena de transporte más eficiente. Ni todo es Carretera, ni todo Ferrocarril, pero de cara a un futuro, probablemente bien próximo, todo indica que la Unión Europea tiene la firme intención de internalizar los costes externos del transporte, con mecanismos tales como la “euroviñeta”, la tarificación de las infraestructuras, tasas al CO2 y otros.

En España, se ha anunciado que se destinarán 5.000 millones de € para mejorar las infraestructuras del transporte de mercancías por Ferrocarril

Hay que destacar la enorme importancia que pueden adquirir, en el Norte de España, las “autopistas del Mar” (que deberían denominarse “autopistas Tierra – Mar”) y sus Nodos intermodales, como rutas alternativas a la congestión de los Pirineos y de las rutas terrestres del Atlántico y del Mediterráneo

Para Asturias, el Nodo fundamental es el puerto del Musel, de ahí la importancia de conectarlo con las grandes áreas económicas de Castilla y sobre todo con el área de Madrid. El Musel debe ser la gran puerta del centro – norte de España, hacia el gran Arco atlántico, en el que se incluye América y África occidental.

El reto del cambio climático y los esfuerzos que para reducir las emisiones de CO2 que se ha impuesto la Unión Europea (20% en 2.020 respecto a las de 1.990), junto a la demanda creciente de movilidad que imponen el mercado interior europeo y la globalización, permiten esperar que, toda estrategia que integre las infraestructuras del centro – norte de España con el puerto del Musel, serán estrategias de largo alcance, con gran potencial económico, de creación de empleo y, por tanto, de gran futuro para Asturias.

Finalmente, el hecho de que sectores del transporte, tradicionalmente monopolísticos, como el ferrocarril o los servicios en puertos o aeropuertos se estén liberalizando en la Unión Europea, ofrece oportunidades para la aparición de nuevas empresas. Ya no basta con disponer de infraestructuras, también hacen falta Operadores entre los que sería muy deseable que aparecieran nuevas figuras de Operadores marítimo – terrestres.

4/

Es, por tanto, importante disponer de una estrategia de futuro del transporte para Asturias que contemple, no sólo la movilidad de las personas, sino también la de las mercancías.

Intervención de D. Javier Rodríguez González: el coche eléctrico.

Los fabricantes de coches se encuentran, hoy día, trabajando dentro de un marco cuyos límites vienen marcados por dos tipos de exigencias:

- .- Desde el punto de vista de la Contaminación: por las Directivas de la UE.
- .- Desde el punto de vista del Consumo: por los intereses y exigencias de los clientes.

Los problemas de contaminación provocados por los automóviles convencionales, asociados al incremento exponencial de su número, que se espera para los próximos años, hace que todo el mundo hable del coche eléctrico, como algo inmediato.

Sin embargo, la realidad es un poco distinta. El desarrollo del coche eléctrico presenta numerosas y complejas dificultades técnicas. De modo que, en mi opinión, las empresas automovilísticas no tienen capacidad real para evolucionar hacia el coche eléctrico. Ellas están a otra tarea que es la de fabricar los coches actuales.

Por consiguiente, van a producirse dos efectos que, seguramente favorecerán las expectativas que estamos buscando para las empresas asturianas:

.- Por un lado, el "timing" se va a dilatar en el tiempo, mientras aparecen soluciones intermedias antes de llegar al coche eléctrico como elemento habitual y eficiente de transporte.

.- Por otro, ese trabajo tendrán que realizarlo otras empresas, próximas al sector, que serán las encargadas de resolver todos los problemas técnicos hasta dejar el tema listo para su producción seriada.

A esto debe añadirse que la industria auxiliar del automóvil tiene que sufrir un cambio radical, porque muchos de los componentes actuales desaparecerán, mientras que aparecen otros totalmente nuevos.

Desde el punto de vista de las emisiones, el límite de 50 g de CO₂ que marca la UE es un verdadero reto si lo comparamos con cualquier actividad humana que consuma energía y emita el correspondiente CO₂. Sólo hay que pensar que el coste energético actual para construir un coche eléctrico completo (estructura, carrocería, ruedas, batería, etc.), es superior al que se necesita para un coche convencional.

Desde el punto de vista de los avances actuales, ninguna de las soluciones que se están lanzando cumple las exigencias razonables de eficiencia, ni los objetivos de emisión. Ni los híbridos en paralelo, ni los de células de combustible o H₂. Por eso, se está recurriendo a sistemas "transitorios": el Star-stop, los regenerativos, los de almacenamiento de energía, o el aligeramiento de peso mediante la utilización de materiales especiales.

5/

Si nos planteamos un calendario razonable, a partir de la situación actual, podríamos decir que:

- .- Para el 2.012 se habrá resuelto, satisfactoriamente, la hibridación en paralelo.
- .- Para el 2.014 se habrá resuelto, satisfactoriamente, la hibridación en serie.
- .- Para el 2.020 deberá estar disponible el coche verdaderamente eléctrico.

Hay, por tanto, bastante plazo y mucho tajo para que las empresas asturianas se sitúen en un negocio nuevo, en gran medida, y en el que la experiencia no tiene por qué ser un grado.

En mi experiencia personal, la Universidad y los componentes de I+D+i asociados tendrían mucho que hacer en el inicio de estas nuevas actividades. A partir de pequeños grupos de trabajo, se han constituido ya, en España, empresas muy valoradas, hoy, en este sector.

También es importante, a la hora de elegir el o los temas a desarrollar, analizar su estado actual. En mi opinión, lo que se va a hacer en los próximos tres años ya está en una fase de desarrollo inalcanzable, hay que pensar más allá, en los próximos 4/5 años.

Finalmente, hay otros temas que por no prestarse a un trabajo seriado, podrían muy bien ser objeto de atención para las empresas asturianas: la hibridación de vehículos especiales, tales como autobuses o vehículos pequeños de transporte, sería un buen ejemplo.

Intervención de D. Fernando Menéndez Rexach: el Puerto del Musel y las autopistas del Mar.

La importancia del nuevo Puerto del Musel se deriva de que se trata, en realidad, de una infraestructura que debe calificarse de Internacional y que va mucho más allá, por lo tanto, de un equipamiento con vocación puramente Regional.

Su gran oportunidad se basa en que su objetivo prioritario es el de facilitar la Movilidad, tanto de mercancías, como de personas, desde un Nodo perfectamente diseñado y equipado.

La estrategia del Puerto se apoya en dos ejes, unos ya conocidos y otros más novedosos:

. Entre los primeros.- Mantener el liderazgo como Puerto industrial, siderúrgico y energético, con su gran experiencia en el manejo de graneles.

. Entre los segundos.- Establecer nuevos segmentos en el transporte de mercancías.

.- Consolidarse como "hub" logístico del suroeste europeo.

.- Desarrollar como un segmento nuevo, el tráfico de cruceros, que ya en 2.010 contará con 12 estancias.

Respecto al segmento de Mercancía general y contenerizada el Puerto, ofrece ya conexión con más de 200 puertos de todo el mundo, y este servicio no va dirigido, solamente, a las grandes

empresas, sino también, a las medianas y pequeñas lo que debe constituirse en una gran oportunidad para su internacionalización

La nueva oferta de la "Autopista del Mar" entre Gijón y Nantes-Saint Nazaire va a representar un complemento de enorme importancia tanto para el transporte por carretera, como por ferrocarril.

La oferta como puerto "hub" del suroeste europeo, deberá permitir la captación de tráfico transoceánico que desde el Musel se pueden distribuir a otros puertos europeos y viceversa.

El conjunto de nuevas ofertas del Puerto debe traer, además, como consecuencia asociada la potenciación del transporte ferroviario, uno de los objetivos de la política de la Unión Europea que en este caso ya ha empezado a producirse, con la participación de más de un operador ferroviario.

Finalmente, el Puerto del Musel, en todas sus actuaciones, viene apostando por la Excelencia y la Innovación, de los que buen ejemplo y demostración es su participación en varios proyectos europeos.

Intervención de D. Manuel Parrondo: Transporte de viajeros en Asturias, visión del operador.

Desde nuestro punto de vista, la crisis está afectando muy negativamente al Sector de transporte de pasajeros por carretera, sector que, por otra parte, creo que está, claramente, discriminado frente al ferrocarril, tanto desde el punto de vista de las Administraciones, como desde el mediático.

Entiendo que los recursos públicos deben repartirse racionalmente, puesto que cuando se habla de subvenciones, se trata de subvenciones al viajero, no a las empresas. De ahí el trato igualitario.

Si, por ejemplo, a FEVE se le conceden subvenciones que permiten que sus ingresos anuales lleguen a 120 millones de € desde los 30 millones de € que representa el importe de los billetes vendidos, habría que calcular cuánto representa esa ayuda por viajero transportado, frente a las que se proporcionan a los usuarios del transporte por carretera.

Por otro lado, la participación en entes regionales como el Consorcio de Transportes de Asturias, ofrece una serie de ventajas, pero también aquí se observa una disponibilidad de recursos muy inferior al de otras Autonomías, cuando los objetivos de racionalización y servicio al pasajero son los mismos.

La potenciación de este Sector, en busca de una mayor eficiencia, una menor contaminación, etc., pasa por la adopción de algún tipo de medidas, seguramente impopulares, como determinadas restricciones para el uso de coches privados.

Finalmente, un par de temas que nos parecen necesidades de ineludible solución:

7/

.- El establecimiento de un carril-bus en la Y con el que se conseguiría una mejora importante en la velocidad de desplazamientos.

.- La construcción de la estación de autobuses de Gijón, caso único de ciudad de más de 50.000 habitantes que, en España, no la tiene y con la que se mejorará extraordinariamente el servicio que hoy se puede ofrecer al pasajero.

Intervención de D. José Antonio Lago Alba: Oportunidades de negocio en Servicios Portuarios

Evidentemente, el análisis a realizar debe referirse al ámbito portuario alrededor del Musel.

Las infraestructuras logísticas son un factor clave, porque:

- .- Permiten la mejora de la productividad y los costes.
- .- Impiden o al menos dificultan la deslocalización de empresas y actividades.

Tomando España como ejemplo, podemos decir que:

- .- En diez años, los operadores logísticos han multiplicado por tres su actividad.
- .- En el 2.008, se han puesto en marcha nuevos proyectos logísticos con una superficie de 3.500.000 m².
- .- En el 2.008 los operadores logísticos han facturado más de 4.000 millones de €.
- .- Se ha producido una enorme concentración en dos polos, Madrid y Cataluña.
- .- Entre 10 operadores, dominan más del 50 % del mercado.

En Asturias, las inversiones en infraestructuras están bien encauzadas, tenemos:

- .- El puerto del Musel.
- .- Los túneles de Pajares.
- .- La Zalia.
- .- La autovía del Cantábrico, etc.

Podemos decir que las infraestructuras sitúan a Asturias muy favorablemente, respecto a nuestros competidores, en la fachada Atlántica, pero las infraestructuras sin Servicios pierden todo su valor.

Hace falta, entonces, poner en marcha dichos Servicios, no sólo Marítimos, sino también Terrestres y precisamente ahí surgen las oportunidades que buscamos.

Entre los servicios Marítimos destaquemos:

8/

- .- Transporte de contenedores.
- .- Actividades de temperatura controlada.
- .- Transporte de material rodante

que se unirán a las que facilitará la gran disponibilidad de superficie que ofrece el nuevo puerto, y que permitirá:

- .- Empresas especializadas (regasificadora, ciclos combinados, etc.).
- .-Mejoras en la manipulación de graneles, encaminados, además de a las actividades tradicionales, a:

- . Almacenamiento.
- . Distribución.
- . Tráficos de transbordo.

destinados a otros puertos europeos. Con todo ello se consigue un amplio abanico de posibilidades.

Para reforzar esa posición se necesita conseguir dos objetivos:

- .- Aumentar el “hinterland” del Musel, con el fin de ganar masa crítica, imprescindible para ofrecer condiciones más competitivas, y
- .- Conseguir unos servicios de calidad en el enlace con Madrid, gran centro logístico del país, sobretodo por ferrocarril, pero sin olvidar la carretera.

Si, según algunos estudios, en lo que se refiere a facilidades para el comercio, España ocupa sólo el puesto 17 del mundo, hay mucho que mejorar, mejora en la que Asturias puede desarrollar un buen papel.

Intervención de D. Ovidio de la Roza: Transporte de Mercancías por carretera.

Me toca presentar este Modo de transporte y creo que debo empezar defendiéndolo, porque, a mi juicio, está no sólo desprestigiado, sino también demonizado, en relación con temas como las emisiones, la congestión del tráfico y la seguridad vial. Hasta el punto de que estimo que, con este segmento del transporte, se ha equivocado en sus apreciaciones y estimaciones incluso el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea.

El desarrollo de la economía de la Unión Europea, de España y también la de Asturias le debe mucho a este modo de transporte y no hay que olvidar que, antes de la crisis y así volverá a ser cuando se supere, en el conjunto del transporte de la UE, trabajaban unos 8 millones de personas, de las que un 50 % correspondían al transporte por carretera. Y si en España la cifra

9/

de personal ocupado, directamente, en el transporte es de 1 millón de personas, aproximadamente, un 63 % corresponde al transporte de Mercancías por carretera.

Si estas cifras son muy significativas y si este Modo supera casi en un 80 % al resto de Modos para el transporte de Mercancías, es porque las empresas y los usuarios la valoran así, tanto desde el punto de vista económico y como desde su eficacia.

En relación con los otros temas conflictivos, unos datos nos situarán en la realidad:

.- En seguridad vial, cuestión en la que nos planteamos una mejora continua, nuestra participación en los índices de accidentabilidad no supera el 2'5 % del total.

.- Los menores consumos de energía, han propiciado que las emisiones se hayan reducido un 50 % desde el año 2.000. Y si consideramos que el transporte de Mercancías por carretera se ha incrementado un 61 % desde el año 1.990, mientras el consumo de energía sólo lo ha hecho en un 29 % resulta una mejora de la eficacia del orden de un 29 %.

Los transportistas de Mercancías por carretera no estamos, por supuesto, en guerra con ningún otro Modo de transporte y apoyamos la Intermodalidad que se facilitará, en Asturias, con las nuevas infraestructuras del puerto del Musel y la Zalia, así como con la puesta en marcha, desde el Musel, de la nueva Autopista del Mar, pero defendemos que a la hora de decidir o apoyar a uno u otro Modo de transporte de Mercancías, se tenga en cuenta que esas decisiones afectan a la competitividad de las empresas y sus productos.

Intervención de Dña. Rosa Aza: Innovaciones en los nuevos Modos de Logística y Transporte.

Las cadenas logísticas son cada vez más largas y complejas, por lo que cada vez exigen, para su gestión, profesionales más cualificados. En este campo es en el que debe considerarse el papel de la Universidad.

Si partimos de que las dos funciones prioritarias de la Universidad son: Formación e Investigación, podemos repasar en qué medida la Universidad de Oviedo está colaborando y puede seguir haciéndolo, en la modernización de este Sector y en la potenciación de sus oportunidades.

En el campo de la Formación, el Master en Logística y Transportes que, desde hace años se viene impartiendo en el "campus" de Gijón, está orientado a la formación de profesionales en las técnicas más avanzadas que puedan dar respuesta a los nuevos retos del Sector.

Es un dato contrastado, que la disponibilidad de profesionales bien cualificados, es un factor positivo para la localización de empresas.

En el campo de la Investigación, el papel de fomentar núcleos de innovación que, bien a través de la creación de "spin-off", o en colaboración directa con empresas, desarrollan proyectos innovadores, está empezando a funcionar con éxito. Sirva de ejemplo el de una pequeña

10/

empresa, surgida de este modo, que en colaboración con otras asturianas, está desarrollando un proyecto de radiotráfico, con el que, utilizando los teléfonos móviles, se podrá tener información en tiempo real de la situación del transporte en cualquier punto.

Otro de los papeles que está jugando la Universidad de Oviedo es el de traer a Asturias a grandes profesionales del Sector, aprovechando sus contactos, para enseñarles Asturias, lo que aquí se hace y los recursos humanos de que se dispone, con el fin de animarles a que sus mercancías pasen por aquí.

Las nuevas exigencias que se plantean tanto para la Logística, como para el Transporte, están creando nuevas oportunidades para las TIC que deben aprovecharse por las empresas del sector.

Intervención de D. Carlos González Lozano: el Consorcio de Transportes de Asturias.

El Consorcio es conocido, fundamentalmente, por la utilización del billete único, pero detrás hay un enorme contenido. Se asienta sobre dos ejes principales: la integración de modos de transporte y la utilización de sistemas tecnológicos avanzados.

A día de hoy en el Consorcio se integran:

- .- 58 Concesiones
- .- 38 Empresas
- .- 3 Transportes urbanos
- .- 2 Operadores ferroviarios

y esto permite mover anualmente a unos 50.000.000 de usuarios.

Su ámbito de actuación tiene dos áreas bien diferenciadas:

.- Área Central. En ella se produce el 95 % de la movilidad total del Consorcio y sus servicios deben cumplir los siguientes objetivos:

- . Alta capacidad y Frecuencia
- . Fiabilidad
- . Rapidez
- . Ecológicos

.- Área Rural. En ella se produce, solamente, el 5% de la movilidad y los objetivos perseguidos son muy distintos:

- . Combatir la carencia de servicios, evitando las redundancias.

. Garantizar la rentabilidad de las empresas

La utilización de los sistemas tecnológicos avanzados ha permitido que el Consorcio haya sido el primero en disponer y utilizar una herramienta para la búsqueda de rutas mundial, aprovechando la base de Google Transit, gracias a que se ha cartografiado toda la red de transportes.

A su vez, el Plan Optibus tiene como objetivo la optimización del transporte interurbano en autobús, coordinando los servicios mediante la utilización de las Concesiones Zonales, trabajo que nadie ha realizado en otras Autonomías y que se culminará en el año 2.012.

En el Plan, se coordinan los más de 900 servicios diarios de transporte escolar, en los que se dispone de un buen número de plazas vacías, con todos los otros servicios que llegan al núcleo rural, con el fin de eliminar redundancias. Se trabaja en la integración de los servicios para atención médica coordinando horarios con los Centros de Salud, etc.

De este modo se estima que :

.-Se están ahorrando 1.000.000 de km en recorridos.

.- Se van a llegar a ahorrar 2.000.000 de km, cuando finalice el Plan.

.- Si se establece la comparación con los planes utilizados en otras Autonomías, el ahorro llegaría a los 4.500.000 km.

Además el Consorcio participa en otros programas:

.- Utilización de bicicletas con la base del billete único.

.- Utilización de bicicletas eléctricas, programa que aún se encuentra en desarrollo.

.- Utilización de vehículos eléctricos, programa en el que participa junto a empresas asturianas y a un Instituto de Formación Profesional.

Todo este trabajo se está desarrollando con unos recursos económicos muy limitados, según reconocen, también, otros ponentes y muy inferiores a los que disponen otras Autonomías.

El Consorcio, como representante destacado del transporte público, sólo reconoce un enemigo: el mal uso del vehículo privado.

Intervención de D. Enrique Álvarez González: la ZALIA.

La ZALIA es una plataforma logística en la que participan, como socios, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón, el Ayuntamiento de Avilés, el puerto del Musel y varias empresas privadas.

El proyecto completo, cuya inversión total es de 450.000.000 €, se divide en cuatro fases, ocupa una superficie de 4.000.000 m² y sus accesos, desde la AS-2 totalizan 13 km, con un presupuesto de 156.000.000 €, lo que viene a representar unos 13 millones de € por kilómetro.

12/

Su objetivo es convertirse en la Plataforma Logística líder del Noroeste de la Península Ibérica, para lo que cuenta con magníficas condiciones:

.- Su proximidad al nuevo puerto del Musel.

.- Su entorno, eminentemente industrial.

.- Sus accesos, tanto por carretera, como por ferrocarril, que le van a permitir desarrollar, al máximo, la Intermodalidad.

.- Su gran superficie, que le permitirá ofrecer toda suerte de Servicios, fundamentales y auxiliares.

En la actualidad, no sólo se han adjudicado las obras de la Fase 1, con una inversión de 120.000.000 €, sino que también han comenzado las operaciones comerciales, con la adjudicación al Corte Inglés de una superficie de 122.000 m², en la que ubicará su 4ª base logística.

Debe destacarse, además, la vocación internacional de la ZALIA, desde la que se pretende aprovechar y reforzar las relaciones mundiales establecidas desde el nuevo Musel.

También, como se ha subrayado antes, la implantación de servicios auxiliares, como guardería, logística justa, innovación, etc., que además de facilitar el trabajo del personal que utilice o trabaje en la ZALIA, lo hará desde los planteamientos más avanzados.

Con la ZALIA se completa un “puzle” de nuevas infraestructuras: puerto del Musel, autovía del Cantábrico, autovía de la Plata, túneles de Pajares, que sitúan a Asturias en una magnífica posición para aprovechar las oportunidades que se ofrecen en las nuevas exigencias del sector de la LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE.

COLOQUIO.-

Vicente Luque pregunta a Javier Rodríguez: dado que es imposible almacenar la energía eléctrica, lo que afecta sobremanera a las energías renovables, ¿podría pensarse que las baterías de los coches eléctricos podrían servir de almacén?

Respuesta: las baterías son, hoy día, muy ineficientes como almacén de energía, por lo que la respuesta es, NO. Puestos a almacenar energía el método más eficiente es hacerlo como hoy, almacenándola en los vehículos como combustible.

Vicente Luque pregunta a Fernando M. Rexach: Asturias va a seguir produciendo energía eléctrica con carbón lo que representa que se seguirá generando CO₂ que, probablemente, habrá que acabar llevando al Mar del Norte. ¿Podría considerarse que la regasificadora se complementa con un equipamiento auxiliar que, aprovechando además los excesos de energía frío/calor del proceso de regasificación, permitiera enviar ese CO₂ a presión y convenientemente licuado en los propios metaneros que traerán el gas o en barcos similares?

13/

Respuesta: ese es un tema de futuro del que tendrán que opinar las empresas interesadas, pero sí es cierto que esa oportunidad está abierta gracias al puerto.

Vicente Luque pregunta a Ovidio de la Roza: en el año 2020 el 10 % de los carburantes utilizados deberán ser "Bio", ¿cómo ven este tema los transportistas?.

Respuesta: Es un tema en el que nosotros estamos, absolutamente, en manos de los fabricantes, por tanto va a depender de los avances que realicen en este sentido. En cualquier caso, a día de hoy lo vemos más claro en relación con la utilización del gas.

Ramón Madera pregunta a Carlos González Lozano: vistos los avances conseguidos por el Consorcio de Transportes y partiendo de que hoy muchas empresas de Consultoría o similares venden "conocimientos", ¿no es posible vender su "tecnología", que tan buenos resultados está dando en ahorros energéticos, a otras Autonomías o ciudades?.

Respuesta: aunque la tecnología que utilizamos ya existe, sí es cierto que nosotros la aplicamos de modo particular, consiguiendo esos resultados. En parte sí estamos "exportando" estas técnicas a otros sitios, pero sin cobrar.

Vicente Luque hace la siguiente propuesta: el transporte no es sólo Movilidad, también es conocimiento, por ejemplo de sus infraestructuras. Los túneles de Pajares son una infraestructura importantísima y singular, no sólo por su longitud, sino también por las características geológicas de los terrenos que atraviesa.

Además, en Asturias no hay sólo la experiencia de su ejecución, sino que se dispone de un centro de experimentación en túneles, se fabrican máquinas tuneladoras, ventiladores de todos los tamaños, etc. ¿Por qué, entonces, no se plantea la puesta en marcha de un Máster en Túneles, sobre la base de una colaboración Empresas constructoras/ Universidad?.

Seguro que podría interesarse a las Empresas constructoras líderes del país que, además, trabajan en obras similares por todo el mundo.

Esto, no sólo movilizaría a expertos nacionales e internacionales, presencial o audiovisualmente, sino también a alumnos de otros países.

El tema, que parece muy interesante, queda en el aire.

Ramón Madera pregunta a Fernando M. Rexach: ¿podrías ampliar un poco tu referencia a la consolidación del Musel como puerto "HUB" del Noroeste?, porque el concepto que me pareció más importante de todos los que barajaste, fue el de "Internacional".

Respuesta: el puerto ya es internacional en lo que se refiere, fundamentalmente, al manejo de graneles. Se trata de extenderlo a las Mercancías y al tráfico rodado, camino en el que ya se avanza con la conexión establecida con más de 200 destinos.

El objetivo es ofrecer, a cualquier punto del "hinterland" del puerto, conexión con cualquier lugar del mundo. Funcionando, además, en un mercado abierto que, no sólo permite reducir los costes del esquema logístico de las empresas, sino que les debe permitir controlar toda su

red logística, sin que se vean obligadas a vender “ex-board”, sino manteniendo la responsabilidad sobre la logística de sus productos hasta el punto de destino.

Herminio Sastre hace una pregunta sin destinatario concreto: teniendo en cuenta que el funcionamiento de todas las infraestructuras de las que ya disponemos y de las que vamos a disponer dependen de las personas, ¿se pueden plantear sugerencias, en el Sector que hoy estamos tratando, para líneas de I+D+i que se puedan introducir en el Plan de I+D+i ?.

Hace también una pregunta específica a Javier Rodríguez: dado que tú has tratado el tema de los vehículos eléctricos, ¿podrías sugerirme cuestiones concretas que puedan orientar a Empresas o Centros sobre este tema ?.

Respuesta de Javier: yo puedo aportar una experiencia que conozco. Surgió en un equipo muy reducido de la Universidad de Barcelona que estaba empezando a trabajar sobre temas del automóvil. A este equipo se le dotó de dinero en cantidad suficiente, se lanzó a trabajar, se privatizó y hoy día es una de las empresas de Consultoría más importantes sobre el automóvil.

La participación de la Universidad en la gestación de estos temas, es fundamental. Desde mi experiencia como estudiante y ahora como ingeniero, creo que la Universidad de Oviedo debería hacer esfuerzos por conectar mucho más los dos mundos, el Eléctrico y el Mecánico.

También hay que cuidar el “timing” a la hora de seleccionar los temas a desarrollar. Las soluciones a los problemas de los 3/4 próximos años están ya tan avanzadas que es inútil intentar engancharse. Los trabajos deben orientarse al horizonte de 5 años en adelante.

Como ejemplos concretos de temas novedosos que se pueden acometer desde Asturias plantearía otra vez:

.- La hibridación de autobuses (experiencia en Londres)

.- La hibridación de vehículos comerciales de menos de 3'5 Tm. (experiencia en Cataluña).

Rosa Aza interviene también para explicar que la Universidad está desarrollando estudios Postgrado cuya finalidad es, precisamente, relacionar formaciones diversas. Como ejemplo pone el Master de Mecatrónica, orientado a conectar los dos mundos a que se refirió Javier, Eléctrico y Mecánico.

Finalizadas las preguntas e intervenciones, el Moderador, después de agradecer la presencia y participación de los asistentes, dio por finalizado el Acto.

