

A. CALVO | LEÓN
Acaba usted de regresar de Bruselas donde ha defendido la importancia del Corredor Atlántico. ¿Qué conclusiones ha sacado del encuentro?

—Ha sido una visita satisfactoria, no pretendíamos obtener ningún resultado porque no es allí donde el resultado se tiene que obtener, el resultado es ahora ya con el Ministerio de Transportes a fin de obtener una cuestión fundamental: el plan director que concrete infraestructuras, financiación, tiempos, plazos...

—Y el viaje a Bruselas, ¿en qué contexto se enmarca?

—Fuimos fundamentalmente a manifestar nuestra inquietud, nuestra preocupación por la falta de presentación de este plan director; sobre todo porque el retraso puede limitar la posibilidad de cumplir las previsiones de que el corredor tiene que desarrollarse antes del 2030, según el reglamento aprobado por la Unión Europea, y el tiempo va pasando. Se ha presentado en Asturias y en Galicia, pero no se ha hecho en Castilla y León.

—Recientemente, el comisariado del Corredor Atlántico del Gobierno ha concretado que se hará pronto...

—Sí, pero en Bruselas tuvimos la ocasión de tener dos interlocuciones. Una con el coordinador europeo del Corredor Atlántico, el profesor Sekin, y otra en el foro del Corredor Atlántico y allí mostramos con rigor y seriedad esta preocupación, porque es que fundamental para la Comunidad. Eso sí que es traba-



El consejero de Movilidad y Transformación Digital durante la entrevista concedida a Diario de León. RAMIRO

JOSÉ LUIS SANZ

Consejero de Movilidad y Transformación Digital

«La Ruta de la Plata es esencial para el desarrollo económico del oeste»

jar en pro de la sociedad, en pro de la comunidad, más allá de los sentimientos que cada uno tenga, vertebrar de la manera que lo plantea el Corredor Atlántico, es poner una pica en Flandes, apostar por la modernidad de Castilla y León o de las tierras por las que discurre el Corredor Atlántico y León es un nudo fundamental en ese sentido.

—¿Y la segunda cuestión?

—Nosotros no sólo queríamos reivindicar, sino también ofrecer la colaboración del gobierno de León, de Castilla, para sacar todo el partido a este gran proyecto vertebrador. Lo tenemos planteado en términos de acompañar toda la operación del Corredor Atlántico, que es de titularidad del

Sanz señala que se está emulando lo que se ha hecho bien en el Mediterráneo para conseguir, que con el impulso del sector empresarial, el Eje Atlántico sea un tractor económico para la comunidad

Gobierno, mediante la Estrategia Logística de Castilla y León, porque el Corredor Atlántico, más allá de lo que es la modernización de infraestructuras ferroviarias o la mejora del transporte de viajeros, creemos que desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de la competitividad de las empresas, desde el punto de vista de la modernización de nuestra tierra y de toda la estructura productiva debemos de sacarle partido.

—¿El futuro de una provincia como León pasa por la logística, teniendo en cuenta la falta de industria?

—La última modificación del reglamento de la Red Transeuropea de Transportes se introdu-

jo la fachada atlántica y, por lo tanto, los puertos de Vigo y de La Coruña. Anudar la actividad marítima con la actividad ferroviaria y ésta con la actividad del transporte por carretera, requiere nodos intermodales intermedios. Y nosotros creemos que en León, en concreto, hay margen de desarrollo de la actividad logística, tiene una posición privilegiada, Ponferrada también tiene esta virtualidad; y lo que hay que hacer es poner al servicio de estas posibilidades geográficas y económicas, por la experiencia, el conocimiento y la actividad productiva que ya está establecida en el ramo del transporte, pero también en otro tipo de actividades para obtener un valor añadido, un crecimiento económico, que además genere un ecosistema para otras actividades, pero que necesitan del ámbito de la logística para sacar toda su potencialidad y ser competitivas.

—Ha hablado usted de la Estrategia Logística 2030, la que va a estar ligada al corredor, ¿puede desvelar algunas claves?

—Por un lado, queremos propiciar el crecimiento del músculo empresarial ligado a la logística, que hay que desarrollarlo para poder dar respuesta a las posibilidades que ofrece el Corredor

Atlántico y, en segundo lugar, el desarrollo del suelo industrial logístico que sea atractivo para las empresas, para operadores, en definitiva, para inversores vinculados a este mundo, y con ello lograr una cuota, un nicho de negocio importante de cara al crecimiento, porque el Corredor Atlántico lo concebimos con capilaridad, no solamente para los tres nodos de la red básica, sino que creemos que puede ser una oportunidad importante tanto para León como para el resto de la comunidad. En Bruselas se valoró mucho que esta estrategia acompañe al desarrollo del Corredor Atlántico.

—Es inevitable hacer comparaciones entre el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo, en el este van mucho más avanzados.

—Lo que estamos haciendo es, desde un punto de vista positivo, emular lo que se ha hecho bien en el Corredor Mediterráneo, como generar este pull empresarial que ha demandado ante las instancias correspondientes el desarrollo del Corredor Mediterráneo y todas las inversiones. Estamos hablando de inversiones multimillonarias, muchas de ellas financiadas con instrumentos específicos o fondos europeos y que de la percha del de-

«El próximo año va a ser el principio del traslado a la nueva sede y de darle otra impronta a Scayle»

Otra de las patas de su consejería es la Transformación digital. El centro de Supercomputación es una infraestructura científica clave que recientemente ha lanzado Bioscayle.

—No se trata de jactarnos de nada, pero hay que empezar a subrayar que aquí se hacen cosas muy importantes, que están a la vanguardia. Desde el punto de vista de las TIC León es un ejemplo evidente. El caso de Scayle es paradigmático porque junto con el Incibe gravita en esta vanguardia tecnológica. Ahora ofrecemos las capacidades que tiene Scayle para ayudar en líneas de investigación, por ejemplo, en la lucha contra el

alzhéimer o iniciativas vinculadas a la biología y a la medicina. En ese sentido lo que estamos es abriendo nuestras posibilidades porque afortunadamente hemos podido hacer una inversión muy importante en Scayle, que nos va a permitir primero trasladarnos a un centro específico y dejar las instalaciones que afortunadamente nos ha cedido la Universidad de León.

—¿Cómo avanza la obra del nuevo edificio?

—La obra va muy bien, está previsto que concluya a finales del año que viene; igual podemos acabar antes, lo que es el edificio, luego tenemos ya la migración, que no es una cuestión sencilla precisamente. Creo que

se iniciará también el año que viene, en cuanto esté acabado el edificio. Estamos ya preparando algunos contratos que van a ser necesarios para poder hacer la migración, para poder poner al 100% todas las capacidades del supercomputador y poder cumplir con los requerimientos de la red de supercomputación de España, nosotros prestamos horas, un 20% de las horas a esta red genérica, también nos beneficiamos de las posibilidades que tiene esta red. 2025 va a ser el principio del traslado y de darle otra impronta a Scayle, por lo tanto, una segunda fase, la primera no fue sencilla, que es ponerlo en marcha, pero ahora tenemos que consolidarlo, pero

ya contamos con un buen punto de partida

—¿Se trabajan algunas novedades más para el supercomputador, aparte de Bioscayle?

—Cuando esté desarrollado el plan estratégico, uno de los aspectos fundamentales es que se conozca más Bioscayle que se hace allí. Es una apuesta estratégica dentro de lo que es la política de transformación digital de la consejería y es la punta de lanza de la transformación digital de la Junta de Castilla y León, pero vamos a hacer un esfuerzo sobre todo, en conectarnos, en intentar prestar nuestras posibilidades a las empresas tecnológicas de la comunidad, que es algo fundamental.

una autopista ferroviaria. Estamos pendientes del estudio de viabilidad y estamos un poco preocupados. A ver si tenemos una reunión con el ministerio más pronto que tarde porque es una de las cuestiones anudadas a todo el Corredor Atlántico. Creemos que hay que dar una solución al nudo del Manzanal, no es una obra fácil, no es una obra sencilla y no es una obra barata, pero Europa ha tomado ya una decisión y el Gobierno español la apoyó en su momento, y Castilla y León y Galicia y Asturias también apoyaron resolver este problema, pero no vemos una determinación por parte del Gobierno.

—Una reivindicación histórica desde León es la Ruta de la Plata.

—Creemos que la capilaridad del Corredor Atlántico necesita recuperar este trayecto, que sería complementario, auxiliar, dentro del corredor ibérico, del oeste ibérico. Recuperar el trayecto puede tener su raíz emocional, pero que desde el punto de vista económico nos parece esencial para vertebrar el oeste de la comunidad. Lo estamos reivindicando y lo estamos planteando, porque se está invirtiendo entre Zafra y Huelva, que no está vinculado al corredor. Nos parece bien, es correcto ese planteamiento y no tiene mácula, no es criticable, pero no sabemos por qué ahí sí se puede hacer y no se puede hacer en el lado de Castilla y de León. Desde el punto de vista de la vertebración interna de nuestro país es una operación interesante, porque no puede ser todo radial, tiene que haber otro tipo de permeabilidades dentro de la península para este tipo de actividad económica y para el transporte de viajeros. Y en tercer lugar, y este es quizá el más importante, suponría una oportunidad muy muy importante para vertebrar desde

Salamanca hasta Astorga, hasta León, el resto del corredor, las posibilidades del Corredor Atlántico. Para nosotros es esencial que el Corredor Atlántico sea una operación con suficiente capilaridad para que todo el mundo pueda resultar beneficiado. Serán un antes y un después desde el punto de vista económico.

—Un pequeño salto y para hablar del sistema inteligente de transporte y el centro de control que se instalará en la

recientemente. Cada institución tiene sus concesiones, sus propios problemas y sus limitaciones temporales. Pero hemos llegado a una conclusión. La primera es que el sistema de una comunidad de interés general iba a generar más problemas que soluciones. En otros sitios a lo mejor puede funcionar, pero en León quizá tengamos que ir a otro tipo de soluciones. ¿Eso significa que renunciamos a algún sistema común de gestión?, en absoluto.

«El nudo del Manzanal no es una obra fácil y no es barata, pero Europa tomó ya una decisión y el Gobierno español la apoyó en su momento»

«El sistema de una comunidad de interés general para el transporte metropolitano de León iba a generar más problemas que soluciones»

estación de autobuses de León. ¿Cuándo estará en marcha?

—Nuestra idea es licitar en 2025 la gestión de este nuevo centro de control de transportes, ubicarlo ya físicamente, contratar al personal que corresponda y empezar a explotarlo. En paralelo queremos hacer la licitación, o por lo menos empezar a ver los anteproyectos de explotación y sacar la información pública durante el próximo año para que la implantación de los sistemas de transporte inteligente puedan empezar a ser una realidad. Sin duda León va a ser de los primeros que va a llegar a esa situación. Los plazos siempre son bastante hipotéticos, pero 2025 creo que va a ser un punto de inflexión.

—¿Cómo va el proyecto con el Ayuntamiento de León para el transporte metropolitano?

—Hemos tenido una reunión

Si podemos llegar a ese ámbito algún día, a un consorcio, pues estupendo. De momento, lo que podemos hacer es cada uno trabajar en nuestro ámbito, el Ayuntamiento en su propio servicio y la Junta exactamente lo mismo, pero poniéndonos de acuerdo para evitar algún sinsentido que se da ahora. Hemos decidido conformar un grupo de trabajo técnico para que vean en qué puntos podemos coordinarnos y luego cada uno volcarlo en su propio anteproyecto de explotación. Eso se sentaría a las bases de una colaboración más adelante y, sobre todo, evitaría, en términos de unificar incluso jurídicamente un servicio, que no estuviera obstaculizada.

—¿Cómo trabajará este grupo de trabajo técnico?

—En diciembre se conformará y empezará a estudiar, línea por

línea y lugar por lugar, esa situación para ver en qué marcos nos podemos mover para que los usuarios tengan el mejor servicio.

—El Gobierno insiste en el mapa concesional de autobuses que en la provincia de León afectaría a 55.000 leoneses. ¿Cuál es su posicionamiento?

—Ha salido una cosa que ya salió en 2022, cuando el ministerio planteó un borrador que fue objeto de mucha contestación, porque para León era letal. De

98 paradas suprimía 88. El ministerio concreta que no es una supresión, pero nosotros entendemos que sí, porque nos ofrecen una financiación insuficiente, sólo por dos años, cuando pretende sacar las nuevas concesiones por diez, prorrogables otros diez. Entonces si son para 20 años y nos ofrecen financiación para dos esa financiación es insuficiente, eso lisa y llanamente significa suprimir.

—¿Y ante esta situación?

—Queremos plantear el tema como una cuestión de voluntad política, no es un problema técnico de concebir el transporte en términos estrictamente económicos, que es lo que busca el mapa de transporte, líneas rentables, unir grandes núcleos de población. Hay un problema de inequidad, no sólo una cuestión económica. La Junta pone 40 millones cada año para cubrir las líneas deficitarias, pero es una decisión política, de voluntad política. Esta situación hay que abordarla en la Conferencia Sectorial de Transportes, como también exigen otras comunidades.

sarrollo ferroviario tienen una extensión y se derraman a otro tipo de inversiones vinculadas a ello, muy especialmente en el ámbito de la logística.

—¿Y el siguiente paso?

—El desarrollo del *pull* empresarial, que en nuestra tierra tiene ciertas debilidades. Nosotros, con la Asociación Logística de Castilla y León, queremos pilotar ese aspecto e implantarlo, lograr que sea una operación para todos. Tenemos que creernos que es necesario juntarnos, como tenemos que juntarnos con Asturias y con Galicia.

—Otro asunto importante para León y la comarca del Bierzo es el desarrollo del nudo del Manzanal...

—Puestos en el plano de la reivindicación, efectivamente, porque pertenece a la red básica, es decir, tiene que estar finalizado antes del 2030. Está ya definido el trayecto ferroviario que va desde León hasta Ponferrada y luego ya hasta Monforte y ahí conecta con la red de ferrocarril gallega y los puertos marítimos. Estaba planteado un estudio de viabilidad para ver cómo se resolvía. Un trayecto que, desde el punto de vista de la ingeniería, fue un hito en el siglo XIX, pero ahora tenemos que cumplir con los estándares europeos para que sea

diariodeleon.es
Puede ver el video de la entrevista en www.diariodeleon.es

